1932 N° 5 MA



LOT POLSK

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R

Wydawnictwo Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5.— zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedynczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

OGŁOSZENIA: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł. 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł, 1/16 — 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 12 Telefon: red. i adm 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Redaktor przyjmuje codziennie od 13 — 14-ej.

REPREZENTACJE:

W KRAJU: Katowice: „Hermes" Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Drzymały 3 m. 7.
ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski" ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.





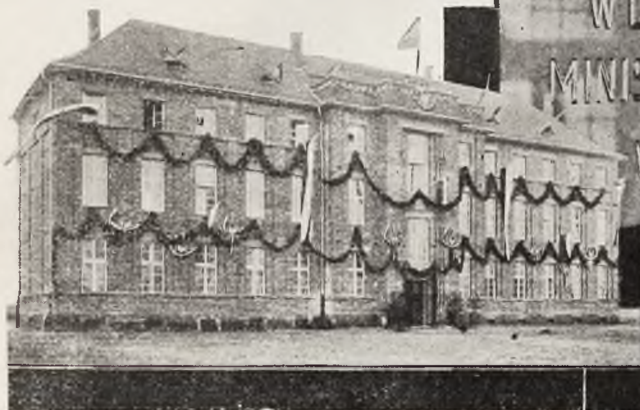
LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ // ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK X. — Nr. 5 (113) MIESIĘCZNIK MAJ 1932

ŚWIĘTO LOTNICZE W RADOMIU

POŚWIĘCENIE i PRZEKAZANIE M. S. Wojsk. SZKOŁY PILOTÓW I HANGARU W SADKOWIE



Gmach Szkoły Pilotów.





Tablica pamiątkowa wmurowana wewnątrz gmachu Szkoły Pilotów. U dołu: hangar i lotnisko

W dniu 19 kwietnia Radom obchodził wielką uroczystość poświęcenia i przekazania Min. Spraw Wojsk. szkoły pilotów i hangaru L. O. P. P. w Sadkowie, wybudowanych z funduszów L.O.P.P. kosztem 720.000 zł.

W zrozumieniu konieczności przygotowania w czasach pokojowych dostatecznej ilości pilotów i stworzenia warunków umożliwiających wypuszczenie jak największego ich kontyngentu w razie zbrojnego starcia z wrogiem — L. O. P. P., działając w ścisłym porozumieniu z czynnikami odpowiedzialnemi za obronę kraju, podjął się parę lat temu stworzenia jednej ze szkół, któraby zastąpiłaby częściowo istniejącą w tej dziedzinie lukę.

Początkowo istniał zamiar wybudowania jej w Łodzi, jednak trudności w uzyskaniu terenu na lotnisko spowodowały, że zamiaru tego zaniechano, a miejsce przyszłej szkoły wybrano w okolicach Radomia, które tembardziej nadaje się na ten cel, jako znajdujące się w t. zw. trójkącie bezpieczeństwa.

Jako teren przyszłego lotniska szkolnego uzyskano majątek państwowy Sadków, w odległości kilku kilometrów od miasta. L. O. P. P. w r. 1928 przystąpiła do jednoczesnego stawiania hangaru i budynku szkolnego, przyczem dla wciągnięcia do tej pracy miejscowego społeczeństwa został zawiązany w Radomiu Komitet Obywatelski, który poza zbieraniem funduszów zajmował się również nadzorem nad wykonywanemi robotami. Z pierwszą znaczną pomocą pieniężną pośpieszyli pracownicy Dyr. P. K. P. w Radomiu, którzy na ten cel przeznaczyli 72.000 zł. Budynek szkoły był już gotowy w końcu r. ub. a lotnisko ukończy się w roku bież. Plany budynku wykonane były przez architekta Mączeńskiego z uwzględnieniem nowoczesnych wymagań techniki i higjeny specjalnie w dziedzinie światła i powietrza.

Nowa szkoła należyć będzie do najlepiej urządzonych w Polsce, do jakich zresztą zaliczają się wybudowane przez L.O.P.P. szkoły mechaników we Lwowie i Bydgoszczy.

Jak wspomnieliśmy koszta budynku szkolnego, hangaru oraz sumy wydatkowania na lotnisko, wynoszą ogółem 720.000 zł., pokrytych całkowicie ze składek członków L. O. P. P., która w ten sposób dała nowe świadectwo pożytecznej działalności dla obrony państwa.

W uroczystości poświęcenia szkoły pilotów wzięli udział w zastępstwie Min. Spraw Wojsk. — gen. Jarnuszkiewicz — d-ca O. K. I., za szefa Sztabu Głównego — płk. dypl. Bardel, szef Dep. Aeronautyki — płk. dypl. Rayski, z Rady Głównej L. O. P. P. — inż. Eberhardt, prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. — dr. Martynowicz, wiceprezesi — płk. Filipowicz, pos. Starzak, sekretarz — nacz. Myśliński, mjr.-pil. Kretowicz, dyr. Wawrzyniak oraz Obywatelski Komitet Budowy z prezesem Falkiewiczem na czele,

Udział miejscowego duchowieństwa, władz wojskowych, samorządowych, organizacyj, stowarzyszeń i szkół był bardzo liczny. Ponadto na uroczystość przybyli delegaci L. O. P. P. z sąsiednich województw.

Przyleciały również eskadry samolotów z Dęblina z d-cą płk. dypl. Ujejskim. Eskadry krążyły nad lotniskiem i Radomiem, wykonywując efektowne ewolucje.







Uroczysta Msza św.: ks. kan. Kosiński wygłasza okolicznościowe przemówienie o wielkiem znaczeniu LOPP dla obrony Państwa.

Po odprawieniu mszy polowej poświęcenia gmachów dokonał ks. kan. Kosiński, który wygłosił okolicznościowe kazanie o wielkim znaczeniu L. O. P. P. dla obrony Państwa.

Następnie odbyło się oddanie gmachów prezesowi Zarządu Głównego L. O. P. P. — dr. Martynowiczowi przez przewodniczącego Komitetu Budowy — sędziego Falkiewicza, odsłonięcie tablicy pamiątkowej oraz przekazanie szkoły Ministerstwu Spraw Wojskowych w osobie gen. Jarnuszkiewicza, który w krótkich żołnierskich słowach podziękował L. O. P. P. za ofiarowanie gmachów szkolnych i pracę dla obrony Państwa.

PRZEMÓWIENIE PREZESA ZARZĄDU GŁ. L O. P. P. DR. Z. MARTYNOWICZA

Panie Generale, Panowie Przedstawiciele Władz Rządowych i Samorządowych, Szanowni Państwo!

W imieniu Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej mam zaszczyt powitać Was dzisiaj w gmachu, który pracą polskiego robotnika i rzemieślnika, ofiarnością polskiego społeczeństwa i troską wszystkich Komitetów Wojewódzkich został wzniesiony w tym celu, aby Polska młodzież kształciła się w umiejętności panowania nad błękitami i sposobiła się do potrzeb Obrony Rzeczypospolitej.

Dzisiejsza uroczystość poświęcenia gmachów szkoły pilotów i przekazania ich władzom wojskowym stanowi tylko jedno z ogniw całego łańcucha prac bądźto przez Ligę wykonanych, bądźto w wykonaniu jej będących.

Kiedy obchodzimy dzisiaj uroczystość zakończenia nowego dzieła Ligi niechaj mi wolno będzie słów parę powiedzieć o dotychczas wykonanych pracach oraz idei przewodniej naszej organizacji.

Powołana do życia głęboką troską społeczeństwa o bezpieczeństwo naszej Ojczyzny rozwija Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej swoją działalność w kierunku rozbudowy lotnictwa polskiego ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb obrony Rzeczypospolitej.

W przeciągu 10 lat istnienia Ligi powstaje staraniem Jej cały szereg podstawowych urządzeń dla lotnictwa.

Liczne lotniska zbudowane kosztem Ligi pokrywają ziemie Rzeczypospolitej, instytuty aerodynamiczne kształcą wybitnych już dzisiaj konstruktorów lotnictwa, a szkoły mechaników lotniczych nasycają już zapotrzebowanie fachowego personelu technicznego, potrzebnego do obsługi aparatów lotniczych. Aparaty polskiej konstrukcji z polskiego wykonane materjału, opuszczają w coraz to większej ilości krajowe fabryki — a szkoła, którą dzisiaj poświęcamy ma dostarczyć zastępów młodych pilotów, którzy opanowując nasze powietrze, stanowić będą w przyszłości na wypadek — jakiejś narzuconej nam zawieruchy wojennej — nasz mur ochronny.

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, rozbudowując lotnictwo polskie oraz przygotowując obronę przeciwlotniczo-gazową spełnia dwojakiego rodzaju posłannictwo. Przez długoletnią pracę swoją — oraz budowę całego szeregu niezbędnych dla lotnictwa urządzeń — Liga położyła pierwsze, zasadnicze podwaliny pod lotnictwo polskie, a przez wciągnięcie w swe szeregi 600.000 członków Liga spełniła rolę wychowawczą — albowiem nietylko uświadomiła społeczeństwo o doniosłości zagadnień lotnictwa i obrony przeciwlotniczo - gazowej, lecz także przez dobrowolne opodatkowanie swych członków, wyrobiła w nich poczucie konieczności ponoszenia drobnych ofiar indywidualnych na rzecz Państwowości Polskiej. Że ta praca Ligi dała tego rodzaju dodatnie rezultaty — że ziemie nasze pokryły się już lotniskami, gmachami oraz urządzeniami niezbędnemi czy to dla lotnictwa, czy to dla obrony przeciwlotniczo-gazowej, to przypisać musimy to jednak dużemu wyrobieniu społecznemu tak członków Ligi jak i rozumnej polityce Jej Władz, które przez centralizowanie funduszów Ligi, a decentralizowanie prac potrafiło wszystkie te dzieła Ligi doprowadzić do końca.

Ta wypróbowana już droga, która w wyniku swym dała tyle dodatnich rezultatów, powinna i nadal pozostać przewodnią ideją Ligi. Wszelkie rozproszkowanie akcji Ligi i jej funduszów doprowadzić by mogło do wyników ujemnych.

Oddając ukończone już dzieło Departamentowi Aeronautyki M. S. Wojsk. po-





U góry: przed budynkiem Szkoły Pilotów
U dołu: gen. Jarnuszkiewicz przed frontem kompanji.

czuwam się do złożenia podziękowania tym wszystkim, którzy do powstania jego się przyczynili.

W pierwszym rzędzie niechaj mi wolno będzie, w imieniu Zarządu Głównego, złożyć podziękowanie inicjatorowi budowy Szkoły, oraz ówczesnemu prezesowi Komitetu Wojewódzkiego w Kielcach p. Generałowi Łuczyńskiemu oraz p. p. Członkom Zarządu Komitetu Wojewódzkiego, głębokie nasze podziękowanie należy się Obywatelskiemu Komitetowi Budowy, a więc Panu Prezesowi Falkiewiczowi, p. p. inż. Pinno i Kalusza, prezesowi Wierzbickiemu, dyr. Zakrzewskiemu i Styczyńskiemu, oraz mec. Sobieszczańskiemu. Z prawdziwem wzruszeniem wspomnieć muszę o pracownikach Dyrekcji Radomskiej P. K. P. którzy opodatkowali się na cele budowy, przekazując Komitetowi Budowy kwotę zł. 72.000.

Specjalne nasze podziękowanie należy się tym wszystkim Członkom naszej organizacji, którzy już to przez opłacanie składek członkowskich, czy to przez za kupno losów na loterję budowy Szkoły, czy to przez dodatkowe na ten cel opodatkowanie się, przyczynili się do jej powstania. Tej właśnie szarej, a bezimiennej rzeszy ofiarodawców zawdzięcza Liga powstanie najważniejszych swych objektów.

W końcu niechaj mi wolno jeszcze będzie podziękować tym wszystkim robotnikom i rzemieślnikom, którzy nie szczędzili swej pracy i znoju dla wykończenia tej budowy.

Panie Delegacie Ministerstwa Spraw Wojskowych!

W imieniu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, przekazuję Ci dzisiaj dzieło, które w głębokiej trosce o bezpieczeństwo naszych granic poczęte, a ofiarnością najszerszych warstw społeczeństwa polskiego wykończone, świadczyć ma o tem, że pokolenie nasze, któremu ten szczytny a trudny obowiązek budowy państwowości Polskiej przypadł w udziale niczego nie zaniedbało, aby przyszłym pokoleniom zostawić nietylko Wolną Ojczyznę, ale i przygotowaną do obrony.

Przekazując przeto gmach ten, składam jednocześnie w imieniu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej życzenia jak najlepszego, dla dobra Rzeczypospolitej, rozwoju tej placówki i wnoszę okrzyk na cześć Najwyższych Dostojników Rzeczypospolitej: Pan Prezydent R. P. Ignacy Mościcki i Marszałek Polski Józef Piłsudski

Niech żyją!

Zarząd Główny L. O. P. P. składa na tem miejscu serdeczne podziękowanie Zarządowi Komitetu Obywatelskiego Budowy Szkoły Pilotów w Radomiu

z p. Prezesem Sędzią

Franciszkiem Falkiewiczem

na czele, za owocną i pełną poświęcenia pracę przy akcji budowy powyższej szkoły.

A. WOJTYGA.

PACYFIŚCI

Na obecnie toczących się obradach komisji rozbrojeniowej Ligi Narodów, wysunęli Niemcy tezę, mającą na pierwszy rzut oka cele pacyfistyczne i humanitarne. Ich wniosek proponuje skasowanie lotnictwa wojskowego we wszystkich krajach. Oczywiście, lotnictwo cywilne istniałoby, jednak nie mogłoby być używane do celów wojskowych.

Jakżeż ładnie brzmi pacyfistyczna propozycja niemiecka, — z jakim patosem zbawców ludzkości, muszą występować niemieccy aniołowie pokoju na tej konferencji.

Krwiożerczy wilk przyoblekł skórę niewinnego baranka.

Ta przemiana i te hasła pseudo pacyfistyczne mają swoje głębokie uzasadnienie.

Traktat Wersalski w art. 198 — 202 i 170, zabronił Niemcom utrzymywania lotnictwa wojskowego oraz ograniczył fabrykację samolotów, silników i sprzętu lotniczego.

Niemcy jednak nie dają za wygraną, usilnemi i sprytnemi zabiegami dyplomatyczno-politycznemi uzyskują szereg ulg dla swego przemysłu i organizacji lotniczych.

W 1926 r. Rada Ambasadorów w układzie z Niemcami znosi prawie wszystkie ograniczenia techniczne lotnictwa niemieckiego, przy zachowaniu jednak podstawowego warunku, że Niemcom nie wolno posiadać lotnictwa wojskowego.

Ten tak ważny układ, będący następstwem mądrej polityki i propagandy niemieckiej, daje Niemcom w rezultacie możność odbudowy swego lotnictwa wojskowego, przez uzyskanie następujących ulg:

a) kontrola lotnicza sprzymierzonych, została zniesiona,

b) zostały zniesione ograniczenia techniczne,

c) zniesiono ograniczenia, co do szkolenia pilotów,

d) została naruszona zasada, zabraniająca Reichswehrze zajmowania się lotnictwem.

I cóż jest wart paragraf Traktatu, zabraniającego Niemcom utrzymywania lotnictwa wojskowego, kiedy ostatni układ daje im pełną możność budowy i utrzymania lotnictwa, które tylko nazwą, a niczem innem, nie będzie się różnić od lotnictwa wojskowego.

Tak samo cofnięto wszelkie ograniczenia, co do budowy sterowców.

W rezultacie osiągniętych ulg i obchodzeniu, oraz pomijaniu niewygodnych Niemcom paragrafów Traktatu doszło lotnictwo niemieckie do niebywałego rozkwitu. Mistrzowie od uchylania się i wykręcania z przyjętych na siebie obowiązków, wykazali na polu lotniczem, jak wspaniałymi są organizatorami i jak doskonale umieją przystosować swe cele do istniejących warunków.

Olbrzymi budżet wojskow, przeznaczony przecież tylko na dozwoloną traktatem stutysięczną armję, czyż nie daje nam nic do myślenia?

Budżet lotnictwa, przewyższający kilkakrotnie nasz budżet lotniczy, czyż nie jest dowodem wszystkich innych, tylko nie pacyfistycznych zamiarów.

Tak! oficjalnie niema w Niemczech lotnictwa wojskowego, jest natomiast potężna flota powietrzna, lotnictwa handlowego, sportowego, policyjnego, naukowego i jak tam jeszcze ją nie nazywają.

Jak wygląda ta cywilna flota, przy zasadzie znanej każdemu dziecku, że „niema samolotów cywilnych, któreby nie mogły się stać wojskowemi, na wypadek wojny.

Mógłby ktoś powiedzieć, że jednak niema organizacji i wyszkolenia wojskowego, więc nie będzie tak łatwo przejść z lotnictwa cywilnego na wojskowe.

Wszystkie te sprawy przygotowali Niemcy programowo i konsekwentnie. Organizacja lotnictwa wojskowego i sposoby jego użycia zostały regulaminowo opracowane i wydane drukiem, dla celów wyszkoleniowych.

Przystosowano całkowicie sprzęt lotniczy do jego użyteczności na wypadek wojny. Położono specjalny nacisk na lotnictwo bombardujące, które powstanie z lotnictwa komunikacyjnego, jako broń par exscelence zaczepna i decydująca w przyszłej wojnie powietrznej.

Na łamach fachowej prasy są stale poruszane problemy zagadnień lotnictwa wojskowego i obrony przeciwlotniczej. Wybija się na naczelne miejsce zasada, że najlepszym czynnikiem obrony jest silne własne lotnictwo zaczepne. Słynny spec. lotniczy Sachsenberg, słusznie twierdzi w jednym ze swych odczytów, wygłoszonych do b. lotników wojskowych, że „wojna powietrzna, — przymusem pokoju“. *Kto będzie rozporządzał potężną flotą powietrzną, ten narzuci pokój taki, jaki będzie chciał*“.

Omawia się szczegółowo wyniki manewrów powietrznych francuskich, angielskich, włoskich, amerykańskich i t. d. Informuje się szczegółowo liczne rzesze „pacyfistycznych“ lotników, o stanie lotnictwa polskiego, rosyjskiego i najbliższych sąsiadów. Zorganizowano szereg związków lotniczych, gromadzących tysiące młodzieży i b. lotników.

Pod pozorem sprzętu lotniczego prowadzi się pełne wojskowe przysposobienie lotnicze, pozostające pod kierownictwem b. wojskowych lotników. Szereg towarzystw naukowych, instytutów i uczelni, kształci inżynierów, techników i konstruktorów lotniczych.

Szybownictwo, osiągnęło niebywały rozwój, stojąc na pierwszem miejscu na świecie, olbrzymi rozwój lotnictwa sportowego, potężna flota lotnictwa cywilnego, pokrywającego kraj najliczniejszą i najgęstszą siecią linji komunikacyjnych i lotnisk w Europie, bogaty i rozwinięty przemysł lotniczy eksportujący na cały świat — wreszcie szereg nowych wynalazków z dziedziny samolotów i sterowców, uzbrojenia lotniczego (karabiny maszynowe, bomby lotnicze i gazowe, wyrzutniki, celowniki do bombardowania), sprzętu foto i radjo, czynią z Niemców potęgę lotniczą poważnie zagrażającą pokojowi świata.

Byli wojskowi lotnicy zajmujący stanowiska w Reichswehrze, Min. komunikacji, lotnictwie komunikacyjnem i związkach lotniczych, wreszcie zorganizowana wojskowo i fachowo wyszkolona policja lotnicza, wraz z wielotysięcznymi wyszkolonymi i szkolącymi się lotnikami, pod płaszczykiem lotnictwa komunikacyjnego i sportowego, a będącego jednocześnie doskonałą szkołą wojskowego przysposobienia — tworzą

liczną kadrę przyszłych lotników wojskowych i oddziałów lotniczych, gotowych każdej chwili do mobilizacji. Słusznie też grono patrjotów francuskich uderza w dzwon alarmu, stwierdzając, że Niemcy gotowe są do wojny.[1])

Lotnictwo stało się nietylko potrzebą i koniecznością narodową, ale ze względu na warunki traktatowe, zabraniające utrzymywania lotnictwa wojskowego, przyoblekło się dla zagranicy w szatki cywilne, pracujące wyraźnie dla celów wojny.

Drogą odpowiedniej propagandy i poparcia finansowego ze strony władz, objęło ono szerokie masy, stając się niejako sportem narodowym — dumą i ambicją współczesnych Niemiec. Niema konkursów lotniczych o charakterze międzynarodowym, na którymby niemcy nie osiągnęli pierwszych miejsc, nawet w tak typowo wojskowych konkursach, jakimi są zawody pilotów myśliwskich w akrobatyce powietrznej.

Inne państwa, utrzymujące lotnictwo wojskowe, dążą do tego, by drogą lotnictwa komunikacyjnego i sportowego stworzyć sobie na wypadek wojny odpowiednie liczne rezerwy w personelu i sprzęcie, — daleko im jednak do tego poziomu, do jakiego w tej dziedzinie doszli niemcy. Ale, o ile nam wiadomo, nikt tych rezerw kosztownych nie utrzymuje i nie finansuje, pod śmiesznemi pretekstami, jak to robią niemcy, bo każdy zdaje sobie jasno sprawę, że rozwój lotnictwa cywilnego może nastąpić tylko przy pomocy finansowej państwa, widzącego w tem swój cel, — a tym celem są u nas, tylko i wyłącznie cele obronne.

Na całość Niemiec nikt nie dybie, nikt nie naruszy ich granic, więc słusznem jest przypuszczenie, że na tak olbrzymią skalę rozbudowane lotnictwo i tak silnie subsydjowane przez państwo, w czasie ciężkiego kryzysu gospodarczego, może służyć jedynie i wyłącznie dla ich celów rewizjonistycznych i zaborczych.

Jakżeż łatwo jest postawić wniosek i żądać od innych państw skasowania lotnictwa wojskowego, gdy się samemu posiada potężną flotę powietrzną o znaczeniu wojskowem, pod niewinną nazwą lotnictwa cywilnego.

Pacyfiści niemieccy, występujący z tym wnioskiem na konferencji rozbrojeniowej, zdaje się, iż wyznają zasadę, że „polityka jest fałszywą grą“ — na szczęście jednak, ich płaszczyk pacyfistyczny jest szyty zanadto grubemi nićmi, by nie był zbyt rażący i by nie budził niesmaku niezdarnie ukrytemi zamiarami krzyżackiemi.

Znamy sąsiedów naszych zbyt dobrze, a pomijając naukę płynącą z własnej historji, zanadto dobrze tkwi w naszej pamięci los Belgji, której nienaruszalność tak uroczyście gwarantowali przed wojną, ci sami pacyfiści.

Państwo o uśpionej czujności obronnej jest daleko łatwiejszą zdobyczą dla zaborcy, od państwa strzegącego niewzruszenie swych granic. Dla naszych sąsiadów tylko siła może budzić respekt i poszanowanie traktatów.

To powinno być dla nas wskazaniem na przyszłość.Uczmy się od wrogów tego, co dla nas będzie pożyteczne, co wzmocni naszą obronność.

Dalecy od jakichkolwiek planów zaborczych i zaczepnych musimy jednak stworzyć siłę, której hasłem będzie to słynne powiedzenie „wojna powietrzna, przymusem pokoju“. Gdy będziemy reprezentować siłę przygotowaną i godną do rozstrzygnięcia wojny powietrznej, to sam fakt jej istnienia będzie przymusem pokoju.

Jaką drogą dojść do tego, wskazali nam nasi przeciwnicy. Odrzućmy fałszywą ambicję — nie potrzebujemy się wstydzić naśladownictwa dobrych i niezawodnych wzorów, choćby pochodziły od wroga.

Posiadamy lotnictwo wojskowe, nie jesteśmy skrępowani w budowie i rozwoju naszej floty powietrznej żadnemi ograniczeniami traktatowemi. Zdawałoby się, że najprostszem wyjściem z tej sytuacji byłoby odpowiednie rozbudowanie lotnictwa wojskowego. Po części ma to tylko rację, istota jednak tego zagadnienia nie jest tak prostą, jakby się zdawało.

Osiągnięcie wysoko-wartościowej i silnej floty powietrznej łączy się ściśle z rozwojem przemysłu lotniczego, oraz rezerw personalnych i materjałowych, a następnie wszystkie zagadnienia lotnicze mają ścisły związek z obroną przeciwlotniczą.

Duży i samowystarczalny przemysł lotniczy jest podstawą wszelkich zagadnień lotniczych pomyślanych na wielką skalę. Ażeby istnieć i rozwijać się, musi przemysł posiadać odpowiedni i duży zbyt na rynku wewnętrznym. Z drugiej strony musi być przygotowany do wzmożonej produkcji na wypadek wojny. Idąca stale z postępem czasu technika i myśl konstrukcyjna, narzuca z każdym rokiem coraz to nowe i doskonalsze typy samolotów. Ten fakt wyklucza czynienie jakichkolwiek większych zapasów na wypadek wojny, albowiem zmagazynowane samoloty byłyby już po kilku latach przestarzałe, względnie niezdolne do wypełniania czekających je zadań. A specjalnie w lotnictwie wyższość i nowoczesność sprzętu będzie decydować o zwycięstwie.

Widzimy zatem, że zbyt dla fabryk może iść tylko na tak zwany użytek bieżący. Wojsko jest jeszcze za małym odbiorcą, musimy zatem stworzyć liczne szeregi innych odbiorców w postaci lotnictwa komunikacyjnego i sportowego. Rezerwy personalne, mają w lotnictwie tylko wtedy jakąś wartość, gdy są w stałym treningu. Ażeby im umożliwić ten stały trening, musimy stworzyć organizacje lotnicze, zdolne do tego. A więc będą to znowu towarzystwa komunikacji lotniczej i sportu lotniczego.

Służba wojskowa trwa za krótko, by móc z przeciętnego laika stworzyć dobrego żołnierza i lotnika, muszą nam w tem dopomóc organizacje przysposobienia wojskowego, poświęcone specjalnie przyszłej służbie lotniczej.

Lotnictwo tworzy nietylko pilot, ale w pierwszym rzędzie inżynier, konstruktor i szereg specjalistów mechaników, wykonywujących szereg prac specjalnych, rezultatem których jest dopiero samolot, na którym pilot może latać.

Przy samej tylko obsłudze gotowego sprzętu, wraz ze służbą pomocniczą wypadnie jakichś 10 specjalistów w oddziałach lotniczych na 1 pilota. Pracy tych 10 speców zawdzięcza pilot możliwość lotu i jego bezpieczeństwo.

Mówię o tem dlatego, że zanadto jest u nas zakorzenione błędne mniemanie, identyfikujące lotnictwo, jedynie z personelem latającym, a lekceważące służbę techniczną i pomocniczą.

Oczywiście, że pilota trzeba wybierać z szerokich warstw ludzi, posiadających pewne zdolności i odpowiadających pewnym warunkom. Tylko nieliczni będą dobrymi pilotami, dlatego musimy ich skrupulatnie

[1]) K. Du Hemme i H. Jacques. „Niemcy gotowe do wojny“.

wyszukiwać i przepuszczać przez odpowiednią selekcję z pośród licznych kandydatów. Takim najlepszym aparatem selekcyjnym będzie szybownictwo i lotnictwo sportowe.

Mówiłem już poprzednio, że zagadnienia lotnicze wiążą się ściśle z obroną przeciwlotniczą. Obronę czynną będą wykonywać specjalne oddziały obrony przeciwlotniczej, obronę bierną musi wykonywać cały naród.

Specjalną kategorję obrony biernej stanowi służba obserwacyjno-meldunkowa. Cały kraj musi być pokryty posterunkami służby obserwacyjno-meldunkowej, aby na czas uprzedzić i zaalarmować ludność przed nieprzyjacielskim atakiem z powietrza.

W czasie wojny światowej Anglicy mieli zajętych pół miljona ludzi w służbie obrony przeciwlotniczej Londynu i wybrzeży. Nas niestety nie stać na to, byśmy do tego celu odrywali choć jednego żołnierza z frontu. Służbę obserwacyjno-meldunkową i pomocniczą, oraz ratowniczą, może pełnić w czasie wojny, już w czasie pokoju odpowiednio wyszkolona młodzież, oraz organizacje społeczne, których członkowie nie zostaną powołani pod broń.

Szereg związków patrjotycznych młodzieży polskiej ma tu przed sobą wdzięczne pole do pracy. Do obrony przeciwlotniczej trudno nie zaliczyć i obronę przeciwgazową, albowiem nigdy nie będzie wiadomo, czy nieprzyjacielski atak lotniczy nie będzie jednocześnie atakiem gazowym, pomimo zakazu używania tego środka w działaniach wojennych.

Przerzucając tylko pobieżnie szereg tych zagadnień oczekujących rozwiązania z naszej strony, widzimy, że do ich wykonania muszą być powołane szerokie sfery patrjotycznej ludności, której dobro i całość naszej Ojczyzny leży na sercu.

Z ciasnych ram jednostronnych organizacyj lotniczych musimy wyjść na szerokie horyzonty wewnętrznej polityki lotniczej, która jest i musi być polityką narodową.

Do spraw i zagadnień lotniczych i obrony przeciwlotniczej musimy przysposobić cały naród.

Tak jak wojsko, a więc i lotnictwo wojskowe jest własnością narodu, tak samo i lotnictwo cywilne, przeznaczone w przyszłości do obrony narodowej, musi stać się nietylko własnością, ale i ambicją, oraz dumą całego narodu.

Odpowiedniem uświadomieniem, skoordynowaną i ofiarną pracą, której przyświecać będzie jeden cel, nierozdrobniony w partykularnych zapędach domorosłych polityków lotniczych, dojdziemy do tego radosnego momentu, że zagadnienia lotnicze staną się zagadnieniami narodowemi, a lotnictwo samo, we wszystkich swoich przejawach organizacyjnych, wojskowych, komunikacyjnych czy sportowych, — lotnictwem narodowem. Nowe pokolenia muszą wzrastać już w tem przekonaniu, a naszym obowiązkiem będzie pozostawić solidne fundamenty dla tej pracy.

Wróćmy jednak do chwili obecnej, która wymaga od nas czynu niecierpiącego zwłoki.

Najsilniejszą i zasłużoną organizacją, jednoczącą równocześnie w swych ramach szerokie warstwy patrjotycznej ludności, jest L. O. P. P.

Organizacja ta o wybitnych celach obrony państwa, jest dziś, ze względu na swój charakter, znaczenie, powagę i siłę, jaką skupia — przeznaczona do skierowania naszej wewnętrznej polityki lotniczej na właściwe tory. Nie ulega wątpliwości, że instytucja ta, dużo już zrobiła i dużo robi w tym kierunku, niemniej jednak wysiłki te muszą być wielokrotnie wzmożone, skoordynowane i skierowane w jednym celu.

Zagadnienia i cele Ligi narzucają się przekonywująco, nawet dla człowieka pobieżnie tylko obeznanego ze sprawami lotniczemi.

Celami tymi, wiążącymi się ściśle z obroną Państwa, to:

1) rozbudowa lotnictwa cywilnego,

2) stworzenie krajowej obrony przeciwlotniczej i gazowej,

3) uświadomienie ludności w obu tych zagadnieniach.

To w ogólności, w szczegółach będziemy musieli jaśniej i drobiazgowo sprecyzować zadania, jakie nas czekają.

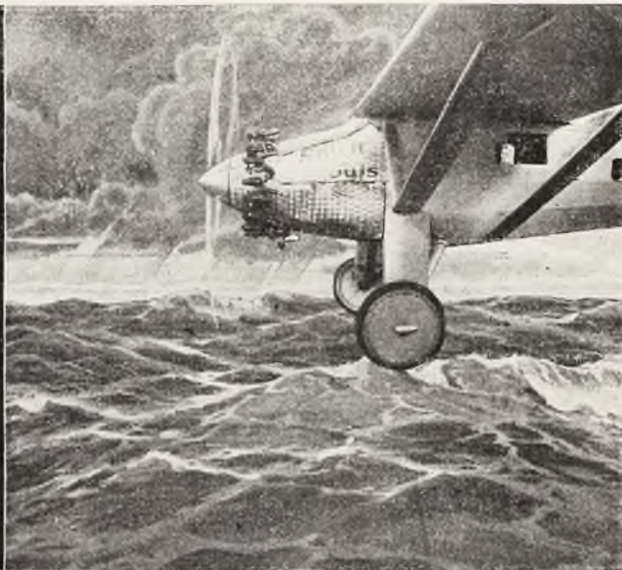
W ramach tego krótkiego artykułu niesposób będzie rozwinąć w szczegółach wszystkie poruszone tu zagadnienia. Celem jednak akcji, jaką L. O. P. P. winna przeprowadzić, musi być na pierwszem miejscu rozbudowa naszego szybownictwa, lotnictwa sportowego i p. w. lotniczego, oraz wciągnięcie jak najliczniejszych warstw ludności i organizacji młodzieży, następnie organizacyj społecznych i zawodowych do pracy nad obroną przeciwlotniczą, pomyślaną wszechstronnie. Pacyfistów niemieckich możemy uspokoić, że ani piędzi ziemi ich nie łakniemy — dalecy jesteśmy od jakichkolwiek zakusów zaczepnych i zaborczych, ale naodwrót, sądząc po wojennych wrzaskach ich współziomków, tak chętnie pobrzękujących mieczem, sądzimy, że raczej do nich należałoby skierować swą krasomówczość pacyfistyczną.

Gdyby jednak kiedykolwiek łapa pruska wyciągnęła się po naszą ojcowiznę, to zastanie naród gotowy do obrony swych granic.

Minęły bezpowrotnie czasy, kiedyśmy byli „łatwą zdobyczą“.







ZOFJA M. STOMOWA

Minęło pięć lat od chwili, kiedy pewien młody, nikomu nieznany Amerykanin, nazwiskiem Charles Lindbergh, wylądował w Le Bourget, stając się pierwszym człowiekiem, który na skrzydłach samolotu przebył groźną przestrzeń Atlantyku.

Tłumy paryżan powitały go entuzjastycznie. Noszono go na rękach, uznano za żywe wcielenie największego bohaterstwa i samotny ten, pozbawiony wszelkiej reklamy, przelot, zyskał mu sławę i podziw całego świata.

Od tej chwili przestał należeć do siebie. Los dał mu w ręce wszystko naraz: młodość, zdrowie, wielki czyn i sławę. „Lucky Lindy", mówili o nim jego koledzy, a za nimi powtarzała to cała Ameryka.

Pobyt we Francji zamienił się w jeden szereg triumfów: zachwycano się ogólnie jego skromnością, prostotą obejścia, bez cienia pozy, młodością. Porównywano go często do greckich bohaterów. Było to dość, aby każdego innego przeciętnego chłopaka wbić raz na zawsze w niepohamowaną dumę i zarozumiałość.

Powrót do Ameryki nietylko nie zmniejszył nasilenia jego rozgłosu, ale przeciwnie, na gruncie amerykańskim, przybrał specjalny żywiołowy charakter. Przyczyniła się tu w pewnej mierze codzienna prasa, która na każde sławne nazwisko rzuca się, jak na łup i wyzyskuje je do granic niemożliwości.

Sławny człowiek wszędzie, a zwłaszcza w Ameryce, staje się własnością mas — ściślej mówiąc, czytelników gazet. Z niesłychaną bezczelnością, bez wyboru środków, starają się reporterzy pism wcisnąć do prywatnego środowiska bohaterów, aby wydobyć dla siebie interesujące szczegóły z ich życia.

Istnieją ludzie z typu włoskich tenorów, lub premjowanych piękności, dla których ta strona rozgłosu jest szczytem marzeń. Starają się oni sami podsuwać różne ciekawostki, grają z rozkoszą dla operatorów filmowych, no i dla tłumów wielbicieli. Nawet we śnie, zachowują pono na ustach uśmiech wdzięczności za oklaski.

Do innych wszakże ludzi należy młody Lindbergh. Jest on raczej z natury chłodny i opanowany; entuzjazm tłumów był mu niewątpliwie miły, ale go nie porywał. Głośne trąby prasy stały mu się na początku sławnej karjery niedźwiedzią przysługą, a nieco później, udręką i plagą.

Największą jego pasją i celem życia jest lotnictwo...

Fenomenalną swą sławę i popularność, zdobyte historycznym przelotem z Ameryki do Paryża, wykorzystał nie dla siebie, a przedewszystkiem dla wielkiej propagandy lotnictwa cywilnego.

Zgodził się na propozycję komitetu „Fundacji im. Daniela Guggenheima dla rozwoju lotnictwa" i podjął kolosalny trud okrężnego raidu poprzez 48 Zjednoczonych Stanów Ameryki Północnej.

W czasie trzech miesięcy znajdował się w powietrzu 260 godzin, pokrywając więcej, niż 22 tys. mil.; leciał zarówno wśród mgły, deszczów, śniegu i ciemności, jak doskonałej pogody. Przelatywał nad granicami Kanady i Meksyku, frunął wzdłuż brzegów Atlantyku, Oceanu Spokojnego i słonecznej zatoki Meksykańskiej .Odwiedził 77 miast, wygłaszając w każdem przemówienie, nawołujące do popierania komunikacji lotniczej i budowy lotnisk. Najwyższą jego ambicją było wypełnienie wszystkich punktów raidu punktualnie co do minuty — dokonał tego, mimo wielu trudów i przeciwności. W ten sposób zrobił najlepszą propagandę dla poczty i komunikacji pasażerskiej, wykazując dobitnie, że i samolot może być niezawodny i zawsze na czas.

Po ukończeniu tego raidu, zapytany o dalsze swe plany, odpowiedział prosto: „Mogę wybrać życie publiczne, albo powrócić do życia prywatnego. Możeby i dobrze było dla lotnictwa, gdybym wygłaszał o niem mowy, odwiedzając nadal różne miasta, ale zdaje mi się, że istnieją jeszcze ważniejsze rzeczy. Chciałbym móc spokojnie popracować nad pewnymi problemami naukowymi, które wymagają jeszcze rozwiązania. Chociaż loty pasażerskie są już zupełnie pewne, to jednak jest wciąż dużo do zrobienia".

Z entuzjazmu, jaki przebijał z poza tych słów, poznać było łatwo, że nie mówił tu o pracy laboratoryjnej, a o poszukiwaniu rozwiązania problemów lotniczych w powietrzu.

„Wybrać muszę albo jedno, albo drugie, ciągnął dalej. Spodziewam się, że społeczeństwo dość już interesuje się lotnictwem i mam nadzieję, iż zrozumie, dlaczego wracam do życia prywatnego".

Istotnie, po locie Pan-Amerykańskim wycofał się z życia na widowni i ożeniwszy się, nie przyjmuje udziału w żadnych wielkich imprezach. Ale sława ściga go ustawicznie, bowiem gdziekolwiek się ruszy, gazety notują to skwapliwie.

Ostatnio, jednak, nazwisko wielkiego lotnika nie schodzi ze szpalt gazet całego cywilizowanego świata. Straszna, tak niezasłużona krzywda, jaką wyrządzono p.p. Linbergh przez porwanie małego ich synka, poruszyła serca wszystkich, którzy wczuć się mogą w położenie nieszczęsnych rodziców, nagle pozbawionych tego najcudniejszego słoneczka promyka, jakiem jest dziecko.

Nie mówiąc już o tem, że czyn ten jest hańbą dla obecnych stosunków, panujących w Ameryce, zastanowić się trzeba, jakie są teraz uczucia człowieka, który od lat pięciu stanowi wcielenie bohaterstwa dla kilku już pokoleń naszej młodzieży? Samotny, śmiały przelot przez Ocean dał mu nieśmiertelną sławę — zato sława zabiera mu spokój i szczęście życia. Wydawałoby się, że człowiek, narażający swe życie dla wielkiego czynu i przez współczesnych uwielbiany, powinien wśród swych rodaków cieszyć się nietylko szacunkiem, ale i pewnego rodzaju, opieką.

Zdumiewać się należy, jak czarne były ręce, które śmiały sięgnąć po największy skarb człowieka, ukochanego przez dwa kontynenty.

Dotychczas sława była łaskawą dla zdobywcy Atlantyku, przynosząc mu same dary. Teraz zaś, gdyby nie ona, Charles Lindbergh tuliłby do swej piersi codzień na dobranoc, kędzierzawą, jasną główkę swego synka...

O, jak wielką i bolesną bywa częstokroć cena sławy!

Gdy numer niniejszy znajdował się pod prasą, dzienniki doniosły z Hoopwell o strasznej zbrodni: synek Lindberghów został zamordowany! Cały świat kulturalny łączy się w głębokim smutku, jaki dotknął króla przestworzy i jego małżonkę.

HENRYK SKRZYPIŃSKI

PRZEPROWADZANIE RAIDÓW NA SAMOLOTACH TURYSTYCZNYCH

By być zupełnie dobrze zrozumianym z szeregu przykładów podam następujący: Jeden z zawodników posiada samolot o mniejszej szybkości niż reszta. Wobec pewności, że nie uzyska czołowego miejsca traci spokój, wykazuje zdenerwowanie i już w myślach widzi ukończone zawody, a siebie na ostatniem miejscu....

W tym wypadku dany zawodnik, pod względem psychicznym wogóle nie był przygotowany do zawodów, do których nie powinien stawać.

... Zawodnika posiadającego początkowo wszystko w należytym porządku, zaczyna prześladować „pech". Pierwsze zabłądził, przez co spóźnił się, a innym przez to dał się wyprzedzić, w połowie drogi ma jeszcze do tego przymusowe lądowanie z powodu defektu silnika... Wobec tylu niepowodzeń, widząc siebie przypuszczalnie ostatnim w zawodach następuje u niego zniechęcenie, rezygnacja i zupełna apatja, powodująca częstokroć wycofanie się z zawodów.

I w tym wypadku przygotowanie psychiczne zawodnika było niedostateczne i jako taki do nich nie powinien się zabierać. Odwrotnie, mając niepowodzenia trzeba tylko zmusić siebie do przeciwstawienia się tym cechom ujemnym, oddziałującym w podobnych wypadkach deprymująco na niego. Kwestja, że inni zawodnicy posiadają samoloty o większej szybkości, nie przekreśla możliwości uzyskania przez niego nawet pierwszego miejsca, gdyż, biorąc pod uwagę fakt, że najlepiej przygotowany samolot, pod względem technicznym, może na trasie lotu zawieść pokładane w nim nadzieje, a następnie, osiągnięcie wybitnego miejsca uzależnione jest nietylko od technicznych walorów, ale i czynników natury ogólnej, którą poruszam w niniejszym artykule. Było szereg wypadków całkowicie potwierdzających powyższą tezę. Tak czy inaczej, w powyższych przykładach zawodnicy na samą myśl, że będą ostatnimi, upadli na duchu, do tego stopnia, że na resztę trasy machnęli ręką i przy pierwszej nadarzającej się trudności przerwali lot. A nietylko poszczególni zawodnicy, z takich powodów wysofali się, a nawet całe ekipy i to doskonale wyćwiczone i wyposażone.

Ale cóż mówić o lotach w czasie zawodów, gdzie powodów do napięcia nerwów jest bez liku. Gdy przy zwykłym turystycznym przelocie, w czasie złej pogody i przy ewentualnem zbłądzeniu, obsiada lotnika tysiąc wątpliwości, pytań, niepewność, i na co, niestety, nie ma znikąd ani pomocy, ani odpowiedzi wszystko trzeba rozstrzygać samemu i przytem szybko i trafnie. Nic dziwnego, że do raidu, a szczególnie międzynarodowego, przygotowanie psychiczne musi być dokładne i poważne. Atut taki jak „życie" normalnie, mający decydujące znaczenie, w czasie raidów nie wchodzi zupełnie w grę, naturalnie przy opanowaniu pozostałych danych, a jeżeli ktoś zaczyna zastanawiać się, że jest niebezpieczne, albo niemożliwe do wykonania, to lepiej żeby zrezygnował z brania udziału, gdyż nie będąc należycie przygotowanym, w krytycznym momencie całkowicie zawiedzie i zresztą nie będzie mógł trafnie ocenić sytuację, od której właśnie będzie zależało dalsze powodzenie, jako rezultat włożonego wysiłku.

Krótko mówiąc zawodnik stający do jakichkolwiek zawodów, a szczególnie międzynarodowych i temsamem reprezentując swą organizację albo swoje państwo, winien całkowicie zdawać sobie sprawę z odpowiedzialności moralnej, jaką ponosi, w razie nieusprawiedliwionych pomyłek lub niedociągnięć i odpowiednio przygotować się winien do najtrudniejszych przeżyć, które powinien z łatwością pokonywać.

Powstaje wobec powyższego pytanie, jakim sposobem dojść do tak olbrzymiego opanowania siebie? Przypuszczam, że tylko drogą długotrwałego treningu podczas lotów t. zw. treningowych w najrozmaitszych warunkach, przyczem po odbyciu każdego lotu, winna nastąpić szczegółowa analiza przeżyć z wyciągnięciem odpowiednich wniosków i wskazówek na przyszłość.

Do przygotowań teoretyczno-technicznych należy zaliczyć cały zasób kardynalnych wiadomości przy pomocy których przeprowadza się lot. Czem wyższy jest poziom tych wiadomości, tem naturalnie są większe szanse dla takiego zawodnika wybicia się z pośród swych konkurentów. Przygotowania z tej dziedziny są podstawą do oceny jednostki, dlatego też i opanowanie jej ujmuje się szeroko i poważnie. Tak jak trudno wyobrazić sobie żeglarza na morzu, nie znającego zasad nawigacji morskiej, tak i tu umiejętności te są niezbędne, w przeciwnym bowiem razie nie może być mowy o jakimkolwiek dalekodystansowym wyczynie sportowym. Umiejętność żeglugi po wietrznej jest tem większa, jeśli wynika ona z bardzo dobrego poznania zasad żeglugi powietrznej, geografji lotniczej, meteorologji i przynajmniej elementarnej astronomji.

Co do żeglugi powietrznej, to oprócz obliczenia kursu busoli oraz opracowywania z map drogi lotu z zapamiętaniem całej trasy, jest rzeczą konieczną umiejętne określanie w locie conajmniej kierunku, a nawet siłę wiatru. Znajomość przyrządów pokładowych, ich działanie z uwzględnieniem choćby małych niedokładności oraz kompensację busol pomijam, gdyż bez znajomości tego nie można wogóle wybierać się na lot. Określenie kierunku wiatru dla pilota w locie jest dość trudne i zasadniczo pilot może określić tylko w przybliżeniu jego kierunek tak i ewentualną siłę wiatru, natomiast mając obserwatora, uważam, iż wtedy ta kwestja nie przedstawia żadnych trudności i określenie wiatru następuje szybko i dokładnie.

Pomimo nawet bardzo dobrego opanowania tych elementów żeglugi powietrznej w czasie lotu, wskutek złych warunków atmosferycznych, może nastąpić zbłądzenie.. W takim wypadku doświadczeni piloci zależnie od okoliczności, postępują jak niżej, gdy zbłądzenie nastąpiło daleko od miejsca przylotu, to nie zrażają się tem zupełnie i dalej kontynuują lot według wyliczonego kursu na busoli.

W wypadku zbłądzenia w pobliżu swego celu i niemożności uzgodnienia mapy z terenem, starają się napotkać dworzec kolejowy, na którym po odczytaniu napisu, odszukują go na mapie, w rezultacie czego orjentacja zostaje przywrócona. Jako ostateczny sposób bardzo rzadko praktykowany z powodu niebezpieczeństwa rozbicia samolotu jest lądowanie i zorjentowanie się w swym położeniu od miejscowej ludności.

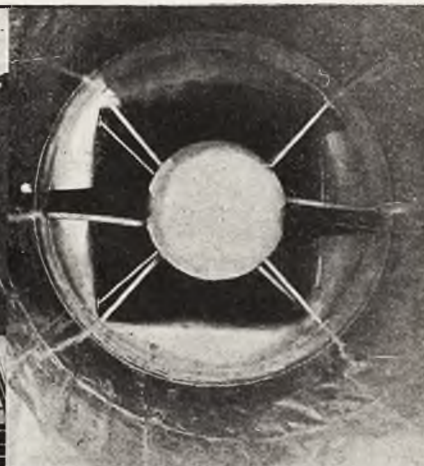
W czasie lotu odgrywają niepoślednią rolę mapy i ich sposób układania. Za bardzo dobry sposób uważane jest wycinanie z map pasów, obejmujących poszczególne trasy, przyczem dla pilota najodpowiedniejszą będzie mapa z podziałką 1:750.000, szerokości około 20 cm., a dla obserwatora znacznie szczegółowsza jak 1:300.000 również dość szeroka. Mapniki ze względu na swój ciężar i rozmiar nie są praktyczne na samolotach turystycznych. Do przechowania map okazały się najlepszemi torby z lekkiej tkaniny, umocowane obok siedzenia pilota względnie obserwatora, w formie teki; wydobywanie z nich map odbywa się bez trudu.

Oprócz map uważaną za rzecz konieczną jest kartka ze spisem miejscowości na trasie z odległościami, czasem lotu i kursem busoli, jak również wszystkie trasy w postaci malutkich szkiców winny być przypięte do tablicy rozdzielczej wprost przed wzrokiem pilota. Na szkicach tych należy wyraźnie zaznaczyć wysokość wzniesień. Korzysta się z tego w razie zagubienia map i wogóle w czasie lotu.

Z geografji lotniczej konieczną jest znajomość charakterystyki danej miejscowości względnie obszarów nad którymi przechodzi trasa. Bezwzględne i dokładne położenie lotnisk, wyniesienie ich nad poziom morza, dalej wysokość gór leżących na drodze w pobliżu trasy do tego stopnia, by w razie zgubienia map i szkiców lub ewentualnie bardzo złych warunków atmosferycznych można było dolecieć na pamięć. Zwracam również uwagę na miejsca odchyleń igły magnetycznej oraz innych objektów z powodu których odchylenia magnetyczne mają miejsce i mogą stać się przyczyną zbłądzenia. *(D. c. n.)*

TUNEL AERODYNAMICZNY P.W.S.


WIDOK OGÓLNY NA SALĘ POMIAROWĄ


UMIESZCZENIE SILNIKA W TUNELU

Ostatnio otwarto i uruchomiono tunel aerodynamiczny Podlaskiej Wytwórni Samolotów, w Białej Podlaskiej.

Jest to pierwszy w Polsce tunel, istniejący przy wytwórni samolotów i trzeci zkolei po tunelu, istniejącym przy Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie, oraz tunelu przy Politechnice Lwowskiej.

Budowę tunelu aerodynamicznego w Białej Podlaskiej rozpoczęto w roku 1930, dzięki inicjatywie prof. Witoszyńskiego, według planów którego tunel został wykonany, oraz dzięki pomocy L. O. P. P.

Na pomieszczenie tunelu zbudowano osobny budynek, w miejscu odpowiednio wybranem i wysoko położonem, dla uniknięcia wody zaskórnej.

W budynku tym na parterze mieści się laboratorjum aerodynamiczne wraz z biurem obliczeń aero-wytrzymałościowych, zaś właściwy tunel znajduje się w podziemiu budynku, do którego prowadzą podwójne schody.

Tunel aerodynamiczny wykonany jest całkowicie z drzewa, jako tunel otwarty dwukanałowy.

Powietrze napędzane przez śmigło krąży przez obydwa kanały, łącząc się przed wejściem do „prostownika".

W narożnikach kanałów znajdują się specjalne łopatki kierujące „K", które nadają kierunek strugom powietrza i zapobiegają tworzeniu się szkodliwych wirów.

Po wyjściu z łopatek „K" przepływa powietrze przez t. zw. prostownik „P", utworzony z szeregu drobnych kratek, które rozgraniczają strugi powietrza i nadają im właściwy kierunek.

Z prostownika płynie powietrze do wylotu tunelu o średnicy D = 1200 mm.

Między wylotem a wlotem tunelu znajduje się wolna przestrzeń szerokości około 1200 mm., gdzie ustawiona jest t. zw. rakieta „RR", na której zawieszony jest, przy pomocy cienkich drutów stalowych, badany model.

Siły wywierane przez krążące powietrze na model, przenoszą się na rakietę, a stąd dalej do wag pomiarowych. Po przejściu przez rakietę wpada powietrze do wlotu tunelu którego średnica jest większa aniżeli średnica wylotu, a to w celu pochwycenia całego stożka biegnącego od kanału wylotowego powietrza.

Tunelem tym jest prowadzone powietrze dalej w kierunku silnika napędzającego „S", a stąd do łopatek kierujących „K" i t. d.

Oba kanały mają przekrój prostokątny, zaś wlot i wylot tunelu są okrągłe, przechodząc stopniowo na prostokątny.

Jako silnika napędzającego śmigło użyto 25 MK. silnika elektrycznego trójfazowego, który ustawiony jest w specjalnem oprofilowaniu w kanale ssącym tunelu.

Silnik ten napędza dwuramienne drewniane śmigło.

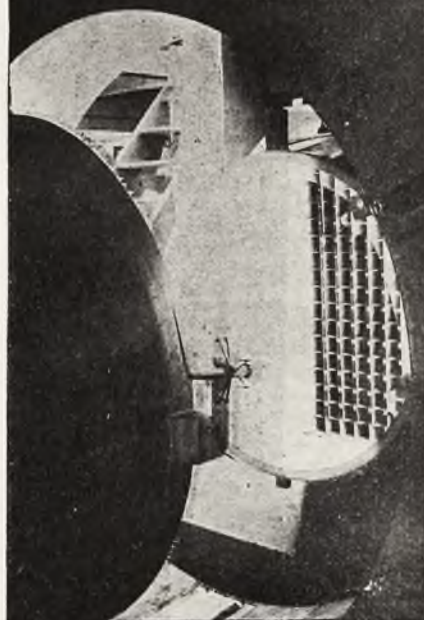
Jeśli zważymy, że w małym tunelu Warszawskiego Instytutu Aerodynamicznego o średnicy wylotu 1100 mm. i o mocy 50 MK. mamy ciśnienie pomiarowe $q = 100\ H_2O$, to trzeba uznać tunel aerodynamiczny w Białej Podlaskiej za bardzo udatny pod względem dzielności.

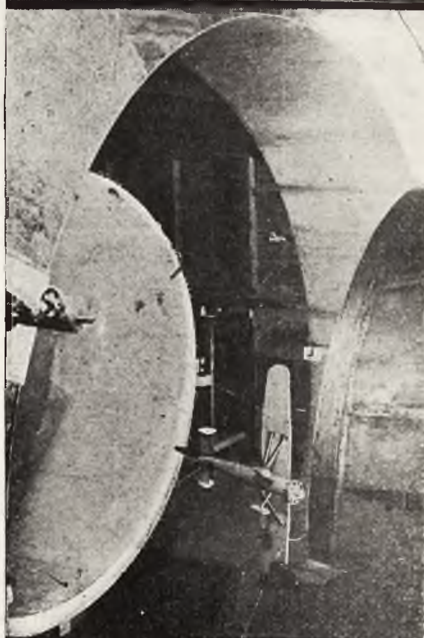
Jako ciśnienie pomiarowe przyjęto $q = 80\ H^2O$, co odpowiada szybkości strumienia $v = 35{,}8$ m/sek., aby mieć niezbędną nadwyżkę mocy w razie dużych oporów stawianych w czasie dmuchania przez model.

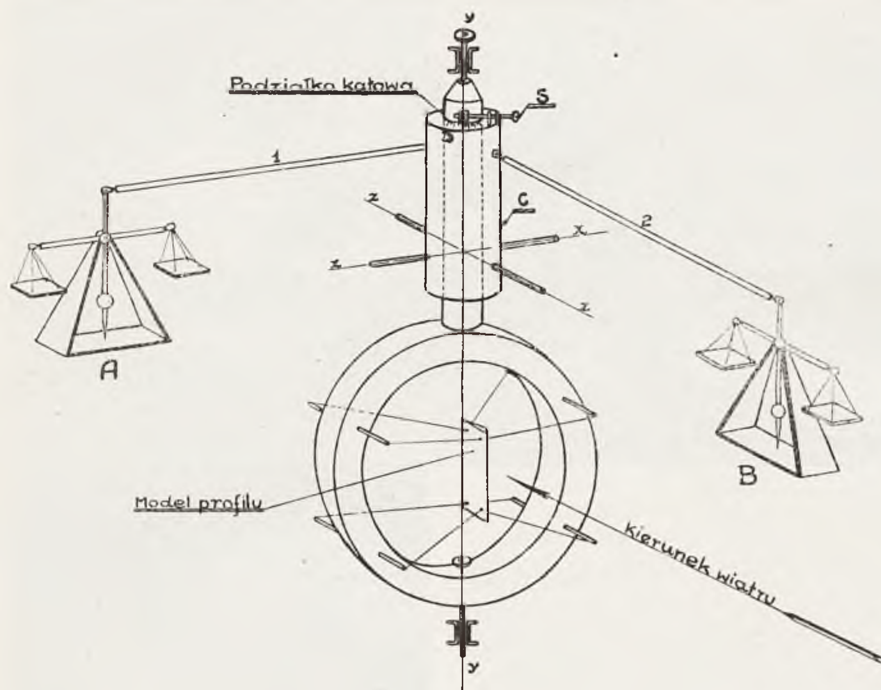
Do pomiaru ciśnienia szybkości wbudowano w tunel specjalne manometry bardzo prostej budowy (1, 3, 5 i 6 na rys. 1). Mianowicie manometr tworzy zwykła rurka stalowa wstawiona w ścianę tunelu, z jednej strony zamknięta, zaś z drugiej mająca odprowadzenie przewodem miedzianym i gumowym do właściwego manometru wodnego wskazującego ciśnienie w mm. słupa wody (H^20). Rurka ta wystaje poprzez ściany w głąb kanału tunelowego na długości około 300 mm. Posiada ona w pewnem miejscu mały otworek (średnicy około 1 mm) ustawiony w ten sposób, że kierunek strug powietrza jest dokładnie równoległy do osi otworka. Od dokładności ustawienia tej rurki zależy dokładność odczytu ciśnienia na manometrze. Rurkę tę ustawiono w ten sposób, że obracając ją kolejno od położenia równoległego do strug w obie strony o 30° odczytywano ciśnienia na manometrze. Jeżeli ciśnienia dla obu wychyleń okazały się równe to przy wychyleniu 0° oś otworu stoi dokładnie równolegle do st[illegible] powietrza.

Umieszczono również 2 manometry koło śmigła. Celem ich jest wyznaczenie ciśnienia przed i za śmigłem, co potrzebne jest do określenia dzielności tunelu.

Dzielnością tunelu nazywamy stosunek mocy potrzebnej do nadania powietrzu szybkości osiągniętej u wylotu tunelu,


MODEL ZAWIESZONY W PRZESTRZENI POMIAROWEJ I PROSTOWNIK


ZAMOCOWANIE MODELU SAMOLOTU W RAKIECIE I WLOT TUNELU.



bez uwzględnienia krążenia powietrza, do mocy rzeczywiście zużytej.

Dzielność tunelu aerodynamicznego określoną na 3,11 uznać należy za bardzo dobrą. Oznacza ona, że moc jaką wkładamy w napęd tunelu jest 3,11 razy mniejsza niż moc jaką należałoby włożyć w napęd, gdyby nie było krążenia powietrza.

Podczas badania modelu niezbędną jest możność regulacji ciśnienia szybkości powietrza, które waha się w granicach kilku mm. H^2O, w zależności od natężenia dostarczonego prądu do silnika i od oporu samego modelu.

Regulacja ta jest niezbędna do utrzymania stałego ciśnienia szybkości podczas pomiarów.

W laboratorjum aerodynamicznem w Białej Podlaskiej manometry pokazują ciśnienie szybkości z dokładnością 1/10 mm. H^2O.

Do regulacji silnika użyto tutaj dwu regulatorów — jeden regulator oporowy, dający regulację z grubsza w granicach kilku mm. H^2O, zaś drugi regulator indukcyjny, stworzony przez zastąpienie twornika zwykłego motoru elektrycznego blokiem żelaznym dającym się wsuwać i wysuwać i zmieniającym przez to samo indukcję w zwojach.

Regulator ten został wykonany według pomysłu Warszawskiego Instytutu Aerodynamicznego, przez firmę L. Korewa w Warszawie.

Daje on bardzo dokładną regulację ciśnienia szybkości.

Rys. Nr. 2 podaje nam szemat urządzenia wagi tunelu wraz z rakietą na której zawieszony jest model.

Rakieta może się poruszać na około trzech osi: pionowej y-y i dwu poziomych x-x, i z-z, stojących do siebie prostopadle.

Zależnie od tego jaki współczynnik mierzymy, rakieta porusza się na około jednego z trzech systemów osi, podczas, gdy dwa inne są wyłączone.

Jeżeli mierzymy współczynnik momentów Cm rakieta obraca się na około osi y-y i ruchy jej przenoszą się za pośrednictwem pręta „1" na wagę A, gdzie odmierzamy wielkości „Cm" w gramach.

Przy pomiarze Cy rakieta waha się około osi z-z, przyczem ruchy jej również przenoszą się prętem „1" na pręt „A".

Na koniec przy pomiarze oporów czyli Cx, rakieta waha się około osi x-x, przyczem ruchy jej przenoszą się za pośrednictwem pręta „2" na wagę „B".

Kąt natarcia modelu zmieniamy obracając całą rakietę wraz z modelem w cylindrze „C" zapomocą śruby regulującej „S" przyczem wielkość kąta odczytujemy na odpowiedniej podziałce.

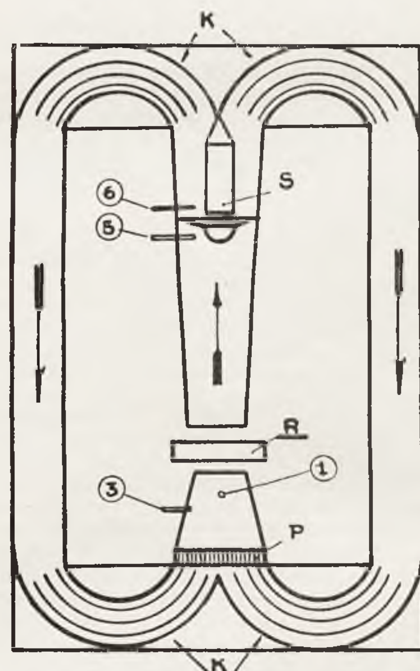
Mając w ten sposób pomierzone dla każdego kąta natarcia współczynniki Cy, Cx i Cm w gramach (dla orjentacji podajemy, że przy obecnie używanych modelach i ciśnieniach szybkości, wielkości pomiarowe Cy wahają się w granicach około —3000 do + 10000 gr., w zależności od kąta natarcia, Cx od +100 do +2500 gr., zaś Cm od + 1500 do —2000 gr.) dokonywujemy przeliczenia ich na współczynniki używane w aerodynamice.

Obecnie prowadzi się jeszcze pewne prace, mające na celu usprawnienie metod pracy w tunelu. I tak np. Polskie Zakłady Optyczne zaprojektowały dla tunelu specjalne urządzenie optyczne, które pozwoli na kontrolę w czasie pracy tunelu, kątów ustawienia modelu, jak również zmniejszy czas potrzebny dla ustawienia początkowego modelu w tunelu.

Również przy pomocy przyrządów, wypożyczonych przez Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, bada się rozkłady ciśnień w różnych płaszczyznach tunelu — a więc w płaszczyźnie „rakiety", wlotu i wylotu tunelu i t. d.

Powstały tunel aerodynamiczny ma wielkie znaczenie dla dalszych prac Biura Konstrukcyjnego P. W. S. Pozwoli bowiem zgóry określić dodatnie lub ujemne strony pewnych rozwiązań konstrukcyjnych, ze stanowiska aerodynamicznego, jakoteż da cenne podstawy przy projektowaniu prototypów. Prócz tego umożliwi prace nad nowymi problemami nasuwającymi się aktualnie w lotnictwie przez badanie ich pod względem aerodynamicznym, przez co może przyczynić się do dalszego postępu w pracach Biura Konstrukcyjnego Wytwórni.

Obecnie laboratorjum aerodynamiczne P. W. S., w celu zebrania odpowiedniego zasobu doświadczenia, jak również w celu porównywania rezultatów swych badań z rezultatami innych laboratorjów przedmuchuje cały szereg profili poprzednio badanych w innych tunelach. Po dojściu do odpowiedniej perfekcji przystąpi do systematycznej pracy nad pewnemi zagadnieniami, związanemi bezpośrednio z pracami konstrukcyjnemi P. W. S.



Dr. KONSTANTY LISOWSKI.

Rola i zadania meteorologji w wojnie współczesnej

Teraz inny przykład ważny, gdyż dowodzi, jak trudno bez specjalnej organizacji meteorologicznej wydawać sądy o charakterze pogody.

JAK ZGINĄŁ LORD KITSCHENER

W lipcu r. 1915 angielski marszałek polny lord Kitschener miał udać się do Rosji, aby zorganizować ściślejszy związek pomiędzy wojennemi działaniami armij sprzymierzonych. Szybkobieżny krążownik miał przewieźć marszałka z miejsca postoju wielkiej floty angielskiej (zatoka Scapa Flow na wyspach Orkneyskich) do Archangielska. W dniu wyznaczonym do wyruszenia w podróż panowała na morzu silna burza o wiatrach z północo-wschodu. Podczas narad w sztabie floty nad możliwością wyruszenia na morze — na co bezwzględnie nalegał marszałek — ustalono na podstawie opinji doświadczonych „wilków morskich", że podróż jest możliwa, o ile krążownik wyruszy przejściem zachodniem, osłonięty wyspami przed gwałtownemi wiatrami z północo-wschodu. Jednak decyzja taka zasadniczo była błędna. Gdyby na okręcie była mapa pogody z dnia danego, łatwoby było się przekonać, że w tym czasie od strony Atlantyku przesuwała się głęboka depresja nad morzem Północnem ku Oceanowi Lodowatemu, co wytwarzało sytuację nadzwyczaj trudną, gdyż na tyłach depresji panowały silne wiatry północno-zachodnie.

W takich okolicznościach obrany kierunek podróży morskiej nastręczał poważne niebezpieczeństwo, gdyż omijanie wysp od strony zachodniej narażało okręt na ataki silnych wiatrów północno-zachodnich. Mapy pogody jednak na okręcie nie było, nie zwrócono się również po informacje do Biura Meteorologicznego.

5 lipca o godz. 5-ej krążownik wyruszył w drogę wraz z dwoma torpedowcami niszczycielskiemi, które o godzinie 7-ej wskutek gwałtownego falowania i wiatru były zmuszone powrócić, a po 40 minutach krążownik trafił na minę, założoną przez Niemców dnia poprzedniego i zatonął w ciągu 15 minut. Wskutek wielkiej fali i gwałtownego wiatru z całej załogi uratowało się zaledwie 12 ludzi.

BOMBARDOWANIE FABRYK NIEMIECKICH W ROMBACH

Przytoczone przykłady odnoszą się do operacyj morskich, lecz, rzecz oczywista, że wpływ pogody rozciąga się w nie mniejszym stopniu również na front lądowy i powietrzny, zwłaszcza na ten ostatni.

Wiele śmiałych poczynań lotniczych zostało uwieńczonych znakomitemi wynikami dzięki temu, że były wykonane nie na oślep, lecz po gruntownem rozważeniu wszelkich możliwości, a zwłaszcza wpływu warunków atmosferycznych. Jaskrawym przykładem pod tym względem może być bombardowanie fabryk niemieckich w Rombach przez lotnictwo francuskie w kwietniu 1916 r. Obserwacje wiatrów górnych stwierdziły, że na wysokości 1000 m. panują wiatry północno-zachodnie 15—18 m/sek., a poczynając od 1500 m. południowo-wschodnie 8 m/sek. Lotnicy nader umiejętnie wykorzystali te dwa przeciwnie skierowane prądy powietrzne, lecąc jedną i drugą stroną z wiatrem, lecz odpowiednio zmieniając wysokość lotu tam i z powrotem.

WYPRAWA LOTNIKA BEAUCHAMPS'A

Wyprawa znakomitego lotnika francuskiego Beauchamps aż nad Monachjum, na głębokie tyły nieprzyjacielskie i szczęśliwy powrót przez Włochy zostały uskutecznione dzięki umiejętnemu wykorzystaniu kierunku wiatru.

Należy jednak zaznaczyć, że w czasie wojny działalność służby pogody jest w dużym stopniu utrudniona. Wynika to z tego, że otrzymywanie obserwacyj meteorologicznych z innych krajów niezawsze jest możliwe, gdyż wiadomości tego rodzaju stanowią tajemnicę wojskową; z tego powodu często można liczyć na dane, tylko własnego kraju, co bardzo utrudnia możliwość przewidywania pogody, a przeto w większym stopniu może spowodować poważne błędy i niedokładności.

NAPAD ZEPPELINÓW NA ANGLJĘ

Podobnie sprawa miała się podczas jednego z napadów eskadry zeppelinów na Anglję. W nocy z 19 na 20 października 1917 r. flota powietrzna, składająca się z 11 zeppelinów wyruszyła do zbombardowania ośrodków przemysłowych Anglji. W tym czasie cała Europa północno-zachodnia była ogarnięta obszarem wysokiego ciśnienia, co zapowiadało pomyślne warunki dla tego rajdu powietrznego ze względu na stan pogody. Takie było zdanie meteorologów niemieckich.

Rzeczywiście, z 11 zeppelinów 9 szczęśliwie dotarło do przedmieść Londynu, a 1 przeszedł nad miastem, rzuciwszy bombę, jednak gęsta przyziemna mgła, zgaszone światła i zupełny brak akcji ze strony angielskiej, bardzo utrudniały orjentację. Rzuciwszy naoślep szereg bomb, wszystkie statki powietrzne zawróciły, licząc na pomyślny powrót do kraju. Nie wiedziały jednak — zarówno jak i niemiecka służba pogody, że na oceanie na zachód od Anglji ukazała się depresja, i że słabe zmienne wiatry lokalne zmieniają się na silne i zimne wiatry północne i północno-wschodnie o prędkości 20 m/sek. i więcej. Pod wpływem takiej zmiany kierunek drogi uległ zboczeniu w kierunku południowo-wschodnim i gdy około godz. 7-ej rano przypuszczano, że znajdują się w odległości 350 km. na wschód od Londynu, to w rzeczywistości znajdowano się w odległości 600 km. na południo-zachód, akurat nad linją francuskich okopów. Orjentacja w terenie była nadal utrudniona z powodu przyziemnej mgły. Tymczasem warkot silników zwrócił uwagę lotników francuskich, którzy wykrywszy nieprzyjaciela, rozpoczęli atak na sterowce. W niedługim czasie dwa statki zostały zestrzelone, jeden uciekł w kierunku zachodnim, lecz tam wpadł do morza, statek dowódcy bez uszkodzenia, wpadł w ręce francuzów.

Dla charakterystyki wpływu pogody podczas wykonywania ataków gazowych jest pouczający przykład poniższy.

ATAK GAZOWY W SZAMPANJI

W maju 1916 r. Niemcy wykonali atak gazowy w Szampanji podczas stałego wiatru północno-wschodniego. Gaz rozpłynął się na odległości 25 km. od miejsca wypuszczenia i zadał ciężkie straty francuzom. Po upływie czterech dni atak został powtórzony, lecz wiatr gwałtownie się zmienił i niemcy wypróbowali na sobie całą skuteczność tej strasznej broni.

ORGANIZACJA SŁUŻBY METEOROLOGICZNEJ PRZEZ KOALICJĘ

Co do państw sprzymierzonych, to tam sprawa organizacji służby meteorologicznej na froncie wypłynęła znacznie później i przeważnie dopiero pod wpływem rozpoczętej walki gazowej. Anglicy zorganizowali służbę pogody w armji na wiosnę 1915 r., francuzi w sierpniu tegoż roku; na rosyjskim froncie organizacja meteorologji wojskowej rozpoczyna się dopiero na wiosnę 1916 r. Co prawda nie oznacza to, że armje sprzymierzone nie posiadały przedtem odpowiednich informacyj co do stanu pogody, lecz udzielane one były przez odpowiednie instytucje cywilne, natomiast wojskowe organizacje służby meteorologicznej jeszcze nie istniały wcale. Oczywiście, że dla zorganizowania tej służby potrzebny był dość liczny personel, który należało stworzyć. Wtym celu urządzone były specjalne kursy dla kształcenia meteorologów wojskowych. I w tym wypadku sprawa najlepiej była postawiona w Niemczech, gdzie kursy te były założone odrazu w kilku miejscach: w pruskim instytucie meteorologicznym w Berlinie, w krajowem obserwatorjum w Monachjum i specjalnie dla meteorologów morskich w Świnoujściu.

W Rosji wyższy personel meteorologiczny dla potrzeb armji był kształcony w głównem obserwatorjum fizycznem w Piotrogrodzie, zaś niższy w centralnej stacji aeronawigacyjnej w Kijowie i w lokalnych centralach wojskowych.

Doświadczenia z wielkiej wojny światowej dają wytyczne dla organizacji służby meteorologicznej dla potrzeb armji lądowej, marynarki i lotnictwa; i tu wypada zaznaczyć, że właśnie lotnictwo w organizacji służby pogody powinno zająć stanowisko przodujące, a to nietylko dlatego, że działalność jego jest w najwyższym stopniu uzależniona od warunków atmosferycznych, lecz dlatego również, że lotnictwo dysponuje odpowiedniemi środkami do sondowania atmosfery i badania jej stanu.

Jak już wyżej nadmieniono, służba pogody w czasie wojny jest szczególnie utrudniona ze względu na brak wiadomości i obserwacyj meteorologicznych z krajów nieprzyjacielskich — wiadomości szczególnie ważnych, gdyż państwo nieprzyjacielskie jest zwykle krajem ościennym, a przeto wiadomości o warunkach atmosferycznych w niem panujących w wielu wypadkach są niezbędne do przewidywania stanu pogody.

(D. c. n.)



Tłumaczyła Zofja M. Słomowa.

W pobliżu płaskowzgórza Salisbury, leży Farnborough, oddalone o małą godzinkę lotu od starodawnych ołtarzy w Stonehenge, które stanowią dokładnie astrologiczne centrum Kosmosu. W trakcie pochodu wieków, płaskowzgórze Salisbury służyło kolejnobrodatym Druidom, jako święte uroczysko, gdzie odprawiali swe modły mistyczne, jako obozowisko, wiecznie marzących we mgle, rzymskich Legjonów, których duchy zamieszkują tu nadal, wreszcie, jako aerodrom dla znudzonych paniczów, którzy woleli tę samotnię od Londynu.

Z Farnborough wyfrunął ów kapitan Geoffrey de Haviland i strzaskał pierwszy z długiego i zaszczytnego szeregu samolotów, które nosiły jego inicjały D. H. Tutaj w 1911 roku wzniosła swą potęgę Królewska Fabryka Samolotów. Trzy lata szalała już wojna, nim pomyślano o Wielkim Wąsaczu, dokładnie jednak w osiem tygodni i trzy dni później, był już na świecie. Historja, jak widzicie, nie omija nadal wzgórz Salisbury.

Jedni z braci Wąsacza pochodzili z Malty, a kilka sióstr było pręgowatych. Jedne były koloru szyldkretu, inne zaś białe. I chociaż dobra i poczciwa Marta, najstarsza kotka Królewskich Fabryk Lotniczych kochała je wszystkie równem, macierzyńskiem uczuciem, to jednak w Wąsaczu przeczuła odrazu, że jest Kotem Przeznaczenia. Był czarny, jak węgiel i miał w sobie coś...: jednem słowem coś takiego, że na jego widok nasuwały się na myśl niesamowite skały Stonehenge, rzucające długie cienie w świetle księżyca, i grozę budzące wieńce mgieł, jakie wstają ze wzgórz Salisbury i snują się po nich cichemi nocami, kiedy niema księżyca, by je oświetlał, ani wiatru, któryby je rozwiał. Było to coś takiego dziwnego, o co podejrzewamy wszystkie czarne koty, ale w Wąsaczu to było niesłychanie spotęgowane.

No, a jego oczy... Co za oczy...

Podczas, kiedy reszta kociąt figlowała radośnie na stercie wybrakowanych pokrowców od skrzydeł, złożonych w kącie sali Nr. 7, Wąsacz siedział samotny, pogrążony w rozmyślaniach o wiedzy, niedostępnej zwykłym kotom i ludziom. A jeśli, przypadkiem, jakiś awanturniczy braciszek, lub siostra podeszli doń zbyt blisko, w płochej intencji zabawy, jednem uderzeniem łapki wymierzał silny cios i zagłębiał się z powrotem w medytacje, podczas, kiedy raniony uciekał z miauczeniem do matki. Tak, doprawdy — Wąsacz był magiem, czarnoksiężnikiem, jasnowidzem i wieść o tem rozeszła się daleko. Z oddziału Hutniczego „B. C. 2C" przybyła Lady Diana Manners, aby go poznać, w tym też celu przyszedł Pułkownik Tousey, naczelny kot Warsztatów Samochodowych, Bolo Pasza, maskota pilotów z oddziału próbnego, przydreptał z hangarów eksperymentalnych dwie mile szosą, przynosząc z sobą kreta, którego złapał po drodze. I kiedy zasiadły wszystkie w półkolu, dokoła dziwnego czarnego kociaka, zadecydowały jednogłośnie, że tutaj bezwątpienia jest członek ich plemienia, równy kotom Bubastesa ze starożytnego Egiptu, jednookiemu famulusowi demonicznego doktora Dee i tygrysim tubylcom Nowej Anglji, które jeśli wierzyć raportom, jeżdżą na kijach od mioteł za fruwającemi czarownicami.

Wąsacz, przekonany o swej wyższej władzy nad kotami, wypróbował ją w stosunku do ludzi, dopiero kiedy miał coś około siedmiu tygodni. Wówczas to, kiedy stara Marta polowała na szczury, wyspacerował z sali Nr. 7 i udał się na długi korytarz warsztatów. Dokoła była cisza. Dzień roboczy jeszcze się nie zaczął. Wąsacz miał cały świat dla siebie, a dla małego kociaka był to zaiste bardzo duży świat. Na końcu korytarza drzwi otwarte wiodły na dwór i z ogonem, postawionym jak grenadjerska kita, wyszedł przez nie. Skoro tylko to zrobił, rozległo się przeraźliwe: „Pssik..." i ogłuszające tupanie, które zmusiło go do zatrzymania się, zwrotu w tył i ucieczki. Z wartowniczej, biało-czarnej budki wypadł starszy żołnierz, z nosem czerwonym, jak burak i potrząsał pięścią. „Ażebyś pękł, ty czarny djable", wykrzyknął, „czegoś tu wlazł na moją wartę, razem ze swojem zatraconem szczęściem!"



Wąsacz oparł się na korytarzu, namyślając się, czyby nie rzucić klątwy na tego zuchwalca — nie zwykłe jakieś przekleństwo, ale coś porządnego, z zarazą, śmiercią głodową i smażeniem w oleju. Przypomniał sobie właśnie świetną formułkę, kiedy zabrzmiała trąbka i z rytmicznym tupotem podkutych butów, ukazała się kolumna wojskowych mechaników, zmierzając do tych samych drzwi, gdzie się znajdował.

„Stój", krzyknął wartownik do sierżanta, prowadzącego oddział. „zatrzymajcie się panie sierżancie i spojrzyjcie, co jest przed wami".

Sierżant rozejrzał się, ujrzał Wąsacza i stanął jak wryty.

„Pluto-on stój..." zakomenderował, a potem zwrócił się do wartownika. „Co to ma znaczyć?" wrzasnął. „Kto wam tu pozwolił, do djabła? Jesteście na warcie przy wejściu, czy nie? To znaczy pilnować porządku i nie wpuszczać czarnych kotów, bo to zły omen i na jedno wychodzi".

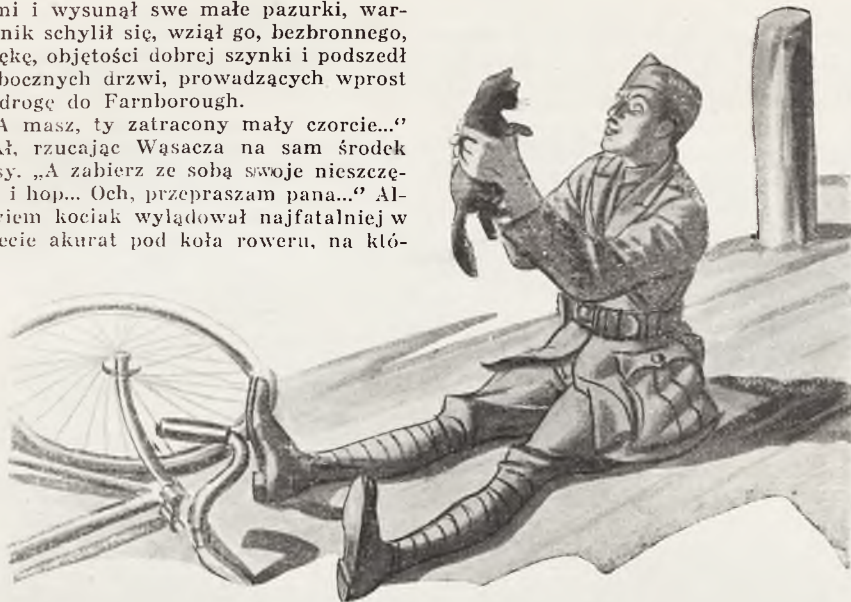
„A tak", zgodził się wartownik, ale ja go nie wpuściłem, bo on stąd wylazł". „W takim razie wyrzucić go stąd, na co czekaliście? Czy chcecie, żeby kot przebiegł nam drogę i żeby stu ludzi spotkało jakieś nieszczęście? Albo już nie nie mówiąc, te samoloty, które się buduje?"

Wartownik w pełnym rynsztunku, z nastawionym bagnetem — niechętnie przeszedł hall, wydając głośne a-psik i tupiąc nogami.

Wąsacz, który musimy zaznaczyć, był jeszcze bardzo mały i pierwszy raz na wielkim świecie, zapomniał na chwilę o swojej magicznej sile i uciekł w panicznym strachu. Tak wielkie było jego przerażenie, że przebiegł koło drzwi sali Nr. 7 i znalazł się w kącie pokoju posiedzeń. Tu przygotował się, aby drogo okupić swoje życie. Ale kiedy zaczął parskać klat-

wami i wysunął swe małe pazurki, wartownik schylił się, wziął go, bezbronnego, w rękę, objętości dobrej szynki i podszedł do bocznych drzwi, prowadzących wprost na drogę do Farnborough.

„A masz, ty zatracony mały czorcie..." rzekł, rzucając Wąsacza na sam środek szosy. „A zabierz ze sobą swoje nieszczęście i hop... Och, przepraszam pana..." Albowiem kociak wylądował najfatalniej w świecie akurat pod koła roweru, na którym jechał młody oficer, w furażerce Królewskiego Korpusu Lotniczego, nasuniętej na prawe oko i ozdobionej wytartą wstążeczką V. C. (Krzyża Wiktorji), poniżej odznaki pilota.



Młody człowiek zahamował rower, uratował życie Wąsaczowi i sam znalazł się obok niego na ziemi. Wartownik upuścił karabin i pobiegł na pomoc. „Stanąć na baczność" burknął oficer, siedząc w kurzu i macając sobie, na wszelki wypadek, lewy obojczyk. A potem wziął kociaka na kolana. „No, co, nic ci nie jest, mały Wąsaczu? Widzisz, mam dla ciebie gotowe imię — czyż nie? Ależ tak, z takiemi wąsami jakże cię nazwać inaczej?"

Bez ceremonji pociągnął kociaka za wąs i wsadził go do obszernej kieszeni swego frencza. Dziwna rzecz, a mimowoli, Wąsacz poczuł, że mu się to podoba.

„A teraz", rzekł młody człowiek do żołnierza, wstając i otrzepując sobie ubranie, „powinienem was ukarać za znęcanie się nad zwierzętami i -hm, spowodowanie upadku oficera z roweru. Czemu u licha, wyrzuciliście tego kociaka?"

„Z rozkazu sierżanta, panie kapitanie. To zły omen; przeszedł przez drogę mnie, potem sierżantowi, a teraz panu kapitanowi. To niedobrze dla nas, pan kapitan sam się może przekonać. Jeśli wolno powiedzieć słówko uwagi...."

„Nie pozwalam, zato ja wam dam uwagę", burknął młody człowiek ostro, „nie znęcać się nad żadnym czarnym kotem w mojej obecności, bo spotka was wielkie i przykre nieszczęście. Jakto, głupcze, to wy nie wiecie, że czarne koty, to największe i najlepsze szczęście na świecie?"

„Czy wiesz, kto był ten młody gentleman?" ozwał się jakiś głos z okna warsztatów.

„Nie, i nie jestem tego ciekawy", mruknął wartownik, stając na swoim posterunku.

„A może zmienisz zdanie, jak usłyszysz, że to kapitan Ruthven".

„Co? Kapitan Ruthwen, ten, który zestrzelił siedemdziesięciu Szwabów? ten młodzik? O to źle". I tu ukazał się wyraz żalu na jego zasmolonej twarzy, kiedy spojrzał na szosę, „żebym to ja wiedział, zabiłbym tego kota, spełniając tem mój święty obowiązek wobec króla i ojczyzny. A zamiast tego, rzuciłem czarną śmierć na drogę bohatera.

W pięć godzin później Wąsacz był już we Francji, odbywszy podróż w kieszeni lotniczego skórzanego ubrania kapitana Ruthvena. Z początku nie był lotem zachwycony, po jakimś czasie jednak zadecydował, że samolot to nowy rodzaj czarodziejskiej miotły, a on z kapitanem znajdują się w małej podróży astralnej i zasnął smacznie. Nagle, huk motoru zamienił się na przeraźliwy szum i głowa jego napełniła się gwizdem wiatru. Nastąpiło lekkie uderzenie, kiedy kółka i ogon wylądowały jednocześnie. Potem, kapitan Ruthven wysunąwszy się wysoko z siodełka, aby móc patrzeć przez nos samolotu, skierował w stronę nierównej linji hangarów Bessoneau, które stały wzdłuż długiej drogi, ozdobionej wysokiemi pierzastemi drzewami. Wybiegli mechanicy i uchwycili za skrzydła; wyszła też grupka uśmiechniętych oficerów.

„No więc", rzekł kapitan Ruthwen, wyłączając motor. „Wyłaź, Wąsaczu—jesteśmy w domu".

I delikatnie wyjął kota z kieszeni, posadził go sobie na ramieniu i zsunął się na ziemię.

A potem:

Hallo, wojacy — co nowego i jak się miewacie? Jak się masz, Sanderson?"

„Dobrze, Skoczku. Tylko wojna zrobiła się djablo nudna bez ciebie. A więc to ma być ten nowy model „Hush-Hush", na którym mamy wygrać wojnę? A rzeczywiście dobry?

„Nic nie wart, ale te kochane biedaki tam w Farnborough wydali ze 70 tysięcy funtów na stworzenie go i muszę im teraz dać raport. Tak, dziękuję sierżancie, jestem już gotów. Proszę go wprowadzić do hangaru, dobrze? I postawić wartę — która może się, oczywiście nie zamęczać bezsennością. Chodź, Wąsaczu — idziemy na herbatę".

„Co za Wąsacz?" wykrzyknął Cosgrave z eskadry B., ujrzawszy kota. „Słowo daję, Skoczku, czyś ty zwarjował? Zrzuć tego zwierzaka z ramienia". „Ależ tak, zrób to" nalegał Sanderson. „Czarne koty przynoszą nieszczęście".

„Bajdy", odpowiedział Ruthwen, idąc do kantyny. Przyzwyczajcie się lepiej, chłopcy do Wąsacza, gdyż mianuję go Maskotą Eskadry, aby zastąpił różne amorki, królicze łapki i inne blagi, które służyły wam dotychczas".

„Ordynans, proszę siedem razy whisky z wodą sodową — ależ, Skoczku nawet historja wykazuje, że czarne koty bywały zawsze fatalne. A tymczasem..."

„Ja wam daję „Wielkiego Wąsacza", przerwał kapitan Ruthwen, wznosząc szklankę". Ordynans, proszę podać spodek mleka dla nowej maskoty Eskadry. Założę się, że w ciągu tygodnia on zostanie solo dla wszystkich tchórzy".

W taki sposób, pełen godności i w obliczu wielkiej opozycji, objął Wąsacz swe obowiązki, jako maskota 9-ej Eskadry Lotniczej. Chociaż poczuwał się do głębokiej wdzięczności dla kapitana Ruthvena i odpowiedzialności za jego życie, to jednak kierował się bezstronnością i przynosił szczęście całej Eskadrze. Mimo to, nikt go nie lubił, a wszyscy, aż do sceptycznie usposobionych gentlemenów, unikali go, płoszyli, wierząc natomiast w głupie czterolistne koniczyny, idjotyczne pary laleczek, zwanych Nanette i Rin-tintin, oraz w cyfrę trzynaście. Sumiennie poświęcał większą część swoich dni i całe noce na zamawianie uroków dla każdego pilota z osobna i Eskadry, jako całości. Zważywszy warunki życia na froncie, była to praca trudna — a nawet uciążliwa. Wyposażenie Eskadry zawierało bardzo mało przedmiotów „materja magica", potrzebnych do działalności maga; a pozatem, huk strzałów wystraszył te elfy, gnomy i wróżki, któreby mu przyszły z pomocą. Wobec tego zmuszony był polegać na sobie samym.

Gorliwości jego, jako maskoty, zawdzięczać należało, że nieprzewidzianych wypadków było w Eskadrze mało, a może też potrosze i temu, że na odcinku panowała cisza. A jednak słusznie i sprawiedliwie mógłby był zapytać, kto na odcinek sprowadził ciszę?

Tymczasem tylko jeden kapitan Ruthven wierzył w niego. Siła jego powiększyła się wraz z wiekiem, urodą i doświadczeniem i wiedział o tem dobrze. Opracował kilka niezawodnych magicznych formułek, opartych na naukach Merlina, Cagliostra i Zoroastra. Zdarzył się tydzień, w którym strącono jedenastu Niemców i podczas kiedy Ruthven głośno wyrażał mu wdzięczność za tych trzech, co wpadli pod ogień jego Vickersa, inni piloci podzielili swą sławę między siebie, albo z pewnymi srebrnymi znakami, misiami z aksamitu, lalkami z gałganków i innemi fałszywemi bóstwami, jakie mieli przymocowane do ram bojowych samolotów. O, tak, w historji życie czarnoksiężników bywało zawsze ciężkie...

Nadszedł czas, kiedy Niemcy postanowili słuszność swej sprawy i jałowe wysiłki Aljantów, rozgłaszać zapomocą propagandy. Był to pewien rodzaj pustej gadaniny, podawanej okresami przez obie strony i zaczynającej się od słów: „Żołnierze". Odłóżcie broń. „Nie z wami wiedziemy spór, tylko z waszym rządem, który was eksploatuje..." i tak dalej w krasomówczym zapale. Niezliczone utwory tej propagandy przesyłane były małemi balonami, które były gorliwie wyłapywane przez sojusznicze wojska i gonione kilometrami, o ile się tylko ukazały. Oczywiście, nikt nie trudził się odczytywaniem ulotek, ale balony zrobione były ze świetnego jedwabiu, który za piętnaście franków można było kazać przerobić w najbliższej wsi na elegancką pyjamę.

Pewnego ranka, tuż przed świtem, kiedy Wąsacz powracał po całonocnych inwokacjach do księżyca, zdarzyło się, że



zawarł znajomość z pewnym stworem. Możliwe, że ten ostatni był małym elfem, dezertującym z któregoś z irlandzkich pułków; w każdym razie, zaprowadził Wąsacza za hangary i pokazał mu zmięty i płaski balon propagandowy, zaczepiony na krzaku. Wąsacz, czując czarodziejski podstęp, zabrał się niezwłocznie do zniszczenia go. Zanim jednak skończył, zaczęto już rozgrzewać motory dla porannego patrolu. W szarej mgle widać było pilotów, palących papierosy.

Łącznikowy oficer, porucznik Cosgrave, szykował się, aby jechać w koszyku motocykla do Dywizji, gdy nagle spostrzegł coś, co go zatrzymało. Spojrzał na wskaźnik wiatru, poruszający się ociężale na wczesnym podmuchu. Tak, wiatr był z zachodu.

„O, jak ciotkę kocham" wykrzyknął nagle. „Popatrzcie na mnie, chłopcy, patrzcie tylko uważnie..." Podszedł do maskoty. „Kici, kicici, tu, tu", zawołał „co za cacany stary kotek, kicici..." — i bardzo ostrożnie wziął kota na ręce, owinął go w balon i wpakował się do mocykla.

„Ruszaj" zakomenderował. „I ani słowa o tem Ruthvenowi, pamiętajcie". Staniecie przy pierwszym z brzegu balonie obserwacyjnym — pożyczymy sobie trochę wodoru i wyprawimy naszego sławnego Wąsacza na małą przejażdżkę do Niemiec. Pyszny kawał? Co?"

„Rozkaz" zachichotał kierowca, kiedy wyjechali na szosę, „ten czarny djabelec przyprawiał mnie zawsze o gęsią skórkę".

Ranek potoczył się w Eskadrze zwykłym trybem; wyfrunęły wywiadowcze patrole, robiono obserwacje i fotograficzne zdjęcia. Koło południa Ruthven poczuł niepokój. Wąsacz nie zjawił się na śniadanie, mimo, iż pukał na niego łyżeczką o talerz z ryżem, który to odgłos sprowadzał zawsze kota z najodleglejszych zakamarków aerodromu.

„Poszedł na szczury, Skoczku, wróci na lunch". Uspokajał go Sanderson, zerkając na resztę załogi. Ale przeszło i drugie śniadanie, a kota ani śladu.

„Przeklęte licho", burczał Ruthven. „Nigdy się jeszcze tak nie chował, jak dziś. W hangarach go też niema. Mam nadzieję, że znajdzie się przed drugą godziną". I resztę posiłku zjadł w zupełnem milczeniu.

„Wiesz co?" szepnął O'Brien. „Ja myślę, że on coś podejrzewa..."

„Więc cóż", odpowiedział Sanderson, „to najszczęśliwszy dzień w jego życiu, chociaż sam o tem nie wie".

(D. c. n.)



Nowy pasażerski „Bernard 160" całkowicie metalowy, zaopatrzony w trzy silniki Gnome-Rhône K 7, przeznaczony dla obsługi kolonjalnych linij lotniczych francuskich. Rozwija podobno wielką szybkość.

Próby szybowcowe na lotnisku mokotowskiem

Półgodzinny lot nad miastem bez silnika.

Na lotnisku mokotowskiem przeprowadzone zostały w ostatnich dniach niezmiernie ciekawe próby lotów na aparatach bezsilnikowych. M. in. inż. Grzeszczyk odbył na szybowcu rekordowym „Lwów" półgodzinny lot nad miastem. Samolot wyholowany został na 980 metrów przez kpt. Skarżyńskiego na „afrykance" Ł 2.

Pozatem przeprowadzone zostały ciekawe próby szkolenia początkowego kandydatów na pilotów szybowcowych, którzy mają odbyć dalsze szkolenie w centrum szybowcowem w Polichnie. W tym zakresie osiągnięto wręcz sensacyjne wyniki, mianowicie Aeroklub Warszawski wyszkolił na terenie płaskim 5-ciu pilotów szybowcowych. Fakt możliwości szkolenia pilotów szybowcowych nietylko na specjalnych terenach górskich, ale na zwykłem lotnisku, posiadać będzie olbrzymie znaczenie dla nauki pilotażu wogóle, gdyż zmniejszy kilkakrotnie koszty szkolenia pilotów, którzy większą część przeszkolenia odbywać będą mogli na szybowcach.

Tego rodzaju prob nie zdołano jeszcze przeprowadzić w żadnym kraju, oprócz Polski, dotychczas bowiem szkolenie pilotów szybowcowych odbywało się wyłącznie na terenach górskich. Wynik ostatnich prób na lotnisku warszawskiem wywołał w świecie lotniczym zrozumiałe zainteresowanie.

Wizyta lotników portugalskich

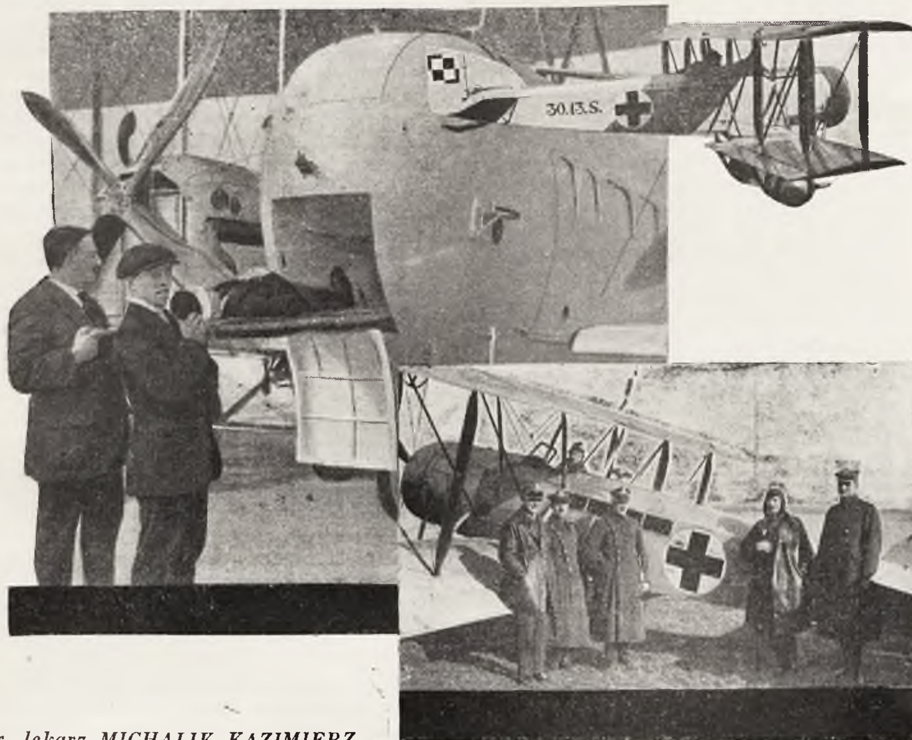
W końcu ub. miesiąca bawili w Polsce trzej oficerowie portugalscy: mjr.-pil. Antonio Souza Maya, kpt.-pil. Jorge Metello de Napoles Manuel i por.-pil. Placido de Abreu. Dwaj pierwsi lotnicy brali czynny udział w wojnie światowej, walcząc w szeregach armij sprzymierzonych na froncie francuskim, trzeci — as lotnictwa portugalskiego — por. de Abreu jest pilotem dopiero od lat trzech.

Oficerowie portugalscy przybyli do Polski po zwiedzeniu lotniczych centrów Francji, Anglji, Włoch i Belgji, a podróż ich ma na celu fachowe zapoznanie się z najbardziej współczesnemi typami samolotów myśliwskich.

W Warszawie wszyscy trzej lotnicy wypróbowali „P. 6" w locie i akrobacji powietrznej, wyrażając swoje zdumienie co do jakości samolotu zarówno pod względem zwrotności, jak lekkości sterowania.

Goście portugalscy zwiedzili w czasie swego pobytu — „Polskie Zakłady Skoda" i „Państwowe Zakłady Lotnicze", wyrażając pełne uznanie dla rozwoju naszego przemysłu lotniczego.. Przed odjazdem do kraju oficerowie portugalscy odwiedzili Dęblin, Kraków i Poznań.

O ORGANIZACJĘ LOTNICTWA SANITARNEGO PRZY P.C.K.



Dr. lekarz MICHALIK KAZIMIERZ

Nasze lotnictwo sanitarne jakkolwiek poszczycić się może pięknemi wynikami w zakresie swej działalności od początku swego istnienia, t. j. 1925 r. aż do chwili obecnej, — to jednak jako ściśle związane z lotnictwem wojskowem wymaga dla podołania swym rozległym zadaniom zarówno dla ludności cywilnej w czasie pokoju, jak i dla potrzeb armji w czasie wojny — emancypacji i oparcia swej organizacji o lotnictwo cywilne przy Polskim Czerwonym Krzyżu.

Zanim przejdę do omówienia mego projektu, który nie jest żadną nowością, a tylko wynikiem studjów rozwoju lotnictwa sanitarnego za granicą i w kraju, podam pokrótce fazy rozwoju lotnictwa sanitarnego we wszystkich państwach, przedsięwzięte próby i dotychczas osiągnięte wyniki.

Dla zwięzłości tematu pomijam historyczne dane o pierwszych twórcach lotnictwa sanitarnego i jego przebiegu, odsyłając czytelników do artykułu zamieszczonego w numerze 2-gim „Przeglądu Lotniczego" z 1929 r. Właściwy rozwój lotnictwa sanitarnego, poza pierwszem zastosowaniem go przez dr. Chassaing w r. 1917 w wojnie światowej we Francji, datuje się od czasu walk kolonjalnych wojsk francuskich w Syrji i Maroku, gdzie wprowadzono na stałe specjalne eskadry samolotów sanitarnych typu Breguet XIV. T. bis z kabiną na dwóch rannych leżących i jednego siedzącego i typu Henriot XIV na jednego rannego. Na wzór lotnictwa sanitarnego w kolonjach, w samej Francji zaprowadziły władze wojskowe w r. 1925 samoloty sanitarne, łącząc je po trzy przy pięciu ośrodkach chirurgicznych szpitalnych.

Z innych państw wprowadziły następnie samoloty sanitarne: Anglja, Ameryka, Włochy, Sjam, Hiszpanja w kolonjach, Szwecja, Holandja, Japonja, Niemcy, oraz Rosja Sowiecka.

Anglja wprowadziła do użytku w swych kolonjach duże samoloty na ośmiu leżących, lekarza i sanitarjusza, oprócz pilota i mechanika, poza tem samoloty bojowe tak przysposobiła, aby w razie nagłego wypadku można ich użyć do przewiezienia jednego chorego lub rannego na noszach, po usunięciu części uzbrojenia.

W Ameryce, Włoszech, Szwecji, Hiszpanji, Japonji i Sjamie organizacją lotnictwa sanitarnego zajął się Czerwony Krzyż, jak również w Sowietach.

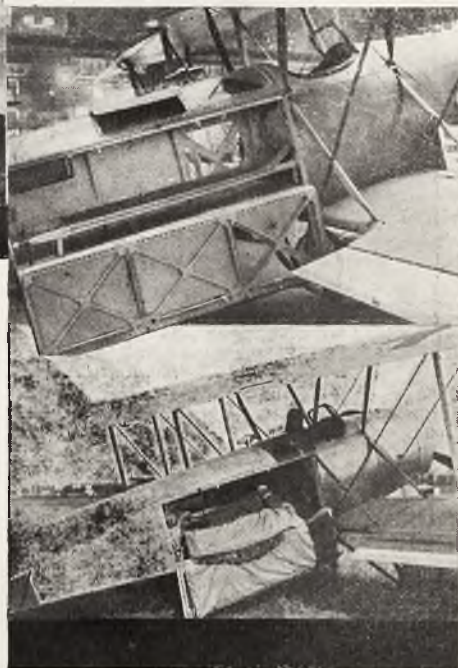
Było to najwłaściwsze ujęcie organizacji lotnictwa sanitarnego, ponieważ Czerwonemu Krzyżowi przypada rola niesienia pomocy sanitarnej w czasie wojny, a ratunkowej w czasie pokoju.

Nadto Czerwony Krzyż, jako jedyne stowarzyszenie, działające na zasadach konwencji genewskiej o polepszeniu losu rannych i chorych w armjach czynnych z dnia 6 lipca 1906 r., oraz konwencji dotyczącej praw i zwyczajów wojny lądowej, podpisanej w Hadze w dniu 18 października 1907 r. jest nietylko uprawniony, ale wprost zobowiązany do wypełnienia należących do niego zadań w zakresie lotnictwa sanitarnego — najszybszego i najlepszego środka transportu dla ciężko rannych i chorych.

Jak przedstawia się organizacja lotnictwa sanitarnego przy Czerwonym Krzyżu w poszczególnych państwach?

Szwedzki Czerwony Krzyż posiada regularną transportową służbę sanitarną, rozporządzającą własnemi samolotami do przewożenia chorych z odległych obszarów północnych do kilku krajowych centrów szpitalnych. Obszary te są w przeważnej części roku pokryte śniegiem, posiadają nadto liczne stawy i jeziora, tak, że używane samoloty typu Junkersa są dostosowane do użycia kół, pływaków, nart do lądowania na ziemi, wodzie i śniegu. Akcja lotnictwa sanitarnego rozpoczęła się w Szwecji w 1924 r., dziś istnieją w Szwecji cztery okręgi o promieniu działania 300 km. każdy z centrum szpitalnem. Rząd szwedzki daje pilotów i mechaników, a Czerwony Krzyż ponosi inne koszta. Liczba przewiezionych wynosiła w roku 1929 — osób 126.

We Włoszech pod koniec 1920 r. Czerwony Krzyż Włoski opracował program udzielania szybkiej pomocy ratunkowej zapomocą lotnictwa sanitarnego dla całych Włoch. Za zgodą dyrekcji lotnictwa przy ministerjum wojny stworzono pierwszą eskadrę samolotów sanitarnych ze starego sprzętu, uzyskanego od wojska. Czerwony Krzyż zobowiązał się dostarczyć potrzebnego materjału sanitarnego dla urządzenia tych przerobionych samolotów sanitarnych, jak również dać do dyspozycji potrzebny personel sanitarny. Na skutek porozumienia się wojskowych portów lotniczych i służby ratunkowej



Czerwonego Krzyża, stworzono lotnicze pogotowie ratunkowe i odpowiednie przepisy, regulujące dyżury na lotnisku, przewożenie chorych na miejsca lądowania i z lotniska do szpitala. Następnie na wniosek wicekomisarza dyrekcji lotnictwa przystąpił kpt. dr. Apolloni do opracowania organizacji lotnictwa sanitarnego dla szybkiego zastosowania go w chwili mobilizacji dla potrzeb wojny. W roku 1924 wyłoniono komisję dla studjum służby lotnictwa sanitarnego w składzie: podsekretarza Czerwonego Krzyża, szefa lotniczej służby zdrowia i kierownika technicznego dyrekcji lotnictwa. Obecnie lotnictwo sanitarne we Włoszech rozwija się również w kolonjach, przyczem używa się samolotów lądowych i wodnych dla celów marynarki.

W Hiszpanji po raz pierwszy wprowadził samoloty sanitarne Czerwony Krzyż dla armji, walczącej w kolonjach w Afryce w r. 1928, przyczem lotnicza służba sanitarna była zorganizowana na lądzie i na morzu przez Unję lotniczą hiszpańską, dokonano 64 lotów przewożąc rannych,

chorych, personel Czerwonego Krzyża i materjał sanitarny.

W St. Zjedn. Ameryki Północnej używano najpierw zwykłych samolotów, jako ambulansów, poczem zaczęto już budować specjalne samoloty sanitarne.

W marynarce używa się od dłuższego czasu wodnosamolotów sanitarnych. Czerwony Krzyż Amerykański, dzięki umowie zawartej między wojskiem, marynarką i towarzystwami lotniczemi, ma prawo używać samolotów, aby nieść pomoc w razie katastrof i epidemij. Sekcja Czerwonego Krzyża w Kanadzie zwróciła się do Międzynarodowego Czerwonego Krzyża o podanie najodpowiedniejszego typu samolotu sanitarnego.

Również w Japonji, Austrji i Sjamie Czerwony Krzyż zorganizował lotniczą służbę sanitarną, która szczególnie w Sjamie, państwie zajmującem powierzchnię 503.000 km^2, oddała już nadzwyczajne usługi w transporcie chorych podczas epidemji z obszarów, nie mających szpitali i nie mogących korzystać z kolei i innych środków transportowych (komunikacyjnych). *Niemcy* posiadają dla lotnictwa sanitarnego szczególnie przystosowane samoloty metalowe Junkersa od typu F. 13, W. 33 do G. 31, które również dobrze dadzą się użyć jako transportowce medykamentów, dla celów aerofotografji, zwalczania szkodników polnych i leśnych w czasie pokoju. Typ G. 31 nosi już miano „ambulans latający", przewozi 10 leżących, 4 siedzących, oprócz personelu sanitarnego i sprzętu, wyposażony jest w 3 silniki Jupiter o mocy 432/480 km.

W Rosji Sowieckiej od roku 1927 otrzymał tamtejszy Czerwony Krzyż do dyspozycji pierwszy samolot sanitarny konstrukcji inż. Kallinina.

Oto w streszczeniu krótkiem dane o lotnictwie sanitarnem i rola Czerwonego Krzyża w organizacji tegoż.

Te wszystkie korzyści, uzyskane przez lotnictwo sanitarne zagranicą, przekonały dostatecznie państwa europejskie o konieczności przygotowania już w czasie pokoju kadr dla lotnictwa sanitarnego i uzgodnienia wspólnych przepisów i konwencji odnośnie do: 1. międzynarodowej odznaki dla samolotów sanitarnych, 2. opracowania ustaw celnych dla samolotów sanitarnych, 3. przyjęcia projektu dodatkowych postanowień do Konwencji Genewskiej i Haskiej odnośnie do neutralizacji samolotów sanitarnych w czasie wojny. Co się tyczy najważniejszego zagadnienia, t. j. postanowień uzupełniających do Konwencji Genewskiej i Haskiej w odniesieniu do wojny w powietrzu, to międzynarodowa konferencja Czerwonego Krzyża w Genewie i Lionie w 1923 i 1925 roku wypracowała dodatek do Konwencji Genewskiej i Haskiej, biorąc pod uwagę dostosowanie zasad konwencji do wojny powietrznej, który to dodatek wniósł delegat Francji na konferencję dyplomatyczną w lipcu 1929 r. w Genewie, celem rewizji Konwencji Genewskiej. W dniu 27 lipca 1929 r. otrzymał samolot sanitarny pierwszy „chrzest neutralizacji" zapomocą dodatkowego artykułu do Konwencji Genewskiej. Regulamin zaś ścisły zastosowania samolotów sanitarnych w czasie wojny jest gotowy, tylko musi być przystosowany do nowych zasad, podniesionych na konferencji w roku 1929 i wystarczy, aby zapewnić w czasie wojny samolotom sanitarnym swobodną działalność dla dobra cierpiących. Rezultat ten osiągnięto przez ujęcie sprawy z jednej strony przez międzynarodowy komitet lotniczo-prawniczy, a z drugiej strony przez międzynarodowy Komitet Czerwonego Krzyża.

Sprawa lotnictwa sanitarnego znalazła następnie swój wyraz w I-szym międzynarodowym kongresie lotnictwa sanitarnego w roku 1929 w Paryżu. Na porządku obrad Kongresu były sprawy: zastosowania lotnictwa sanitarnego w czasie pokoju i wojny, neutralność samolotów sanitarnych, warunki transportu, wymagania techniczne i sanitarne, organizacja jednolitej lotniczej służby sanitarnej. Czerwony Krzyż był również reprezentowany na Kongresie, wykazując, że i jemu przypadła wybitna rola w organizowaniu lotnictwa sanitarnego w większości krajów i że konieczna jest dalsza ścisła współpraca międzynarodowa na tem polu. Zadaniem Czerwonego Krzyża z punktu widzenia międzynarodowego, jest dać wszelkie ułatwienia samolotom sanitarnym, opatrzonym znakiem C. K., jak zwolnienie od taks, cła, opłat za użycie lotnisk, hangarów i t. p.

Wynikiem prac Kongresu, oprócz przytoczonych, było zawiązanie we Francji komitetu propagandy lotnictwa sanitarnego i uchwalenie odbywania stałych Kongresów międzynarodowych w tej sprawie.

Jak z tego krótkiego przedstawienia wynika, rozwój lotnictwa sanitarnego w większości państw oparł się o czynniki państwowe a organizacja spoczywa przy Czerwonym Krzyżu. Tymczasem u nas mimo dobrej woli ze strony Polskiego Czerwonego Krzyża, nie widać żadnych dotychczas poczynań w tym kierunku, poza odnośnemi uchwałami. Jeżeli zaś rzucimy okiem na piękną kartę historji naszego lotnictwa sanitarnego, jako to: stworzenie komitetu lotnictwa sanitarnego jeszcze w roku 1923, następnie uruchomienie pierwszego samolotu w roku 1925, a następnych przy wszystkich pułkach lotniczych i formacjach w latach 1927—1928, powstanie w roku 1927 Komitetu fundacji ks. biskupa Galla i uzyskanie dotychczas tak pięknych wyników, z uznaniem podnoszonych zagranicą, koniecznem jest danie lotnictwu sanitarnemu szerszych podstaw do dalszego rozwoju i uzyskania z jednej strony odciążenia wojska, a z drugiej strony zapewnienia sobie wydatnego działania w czasie wojny. I w tym kierunku jedynie Polski Czerwony Krzyż jest predysponowany do przeprowadzenia organizacji lotnictwa sanitarnego cywilnego w czasie pokoju z programem na czas wojny opracowanym wespół z organami wojskowymi. Istniejące dotychczas przepisy: Instrukcja ministra spraw wojskowych, okólnik ministra spraw wewnętrznych oraz okólnik dyrekcji poczt i telegrafów nie są wystarczające tembardziej, że wyszła w marcu 1928 roku nowa ustawa lotnicza, rozporządzenie o prawie lotniczem, artykuł 39 tej ustawy uniemożliwia przewóz samolotami sanitarnemi osób chorych, wyjątek stanowią tylko samoloty wojskowe. Brzmienie art. 39: „statki powietrzne mogą startować i lądować tylko na lotniskach, z wyjątkiem przypadków konieczności lądowania poza lotniskami, ze względu na bezpieczeństwo lotu. Minister spraw wojskowych określi, w jakich jeszcze innych przypadkach wojskowe statki powietrzne mogą startować i lądować poza lotniskami"; wogóle cała ustawa nigdzie nie wspomina o lotnictwie sanitarnem. Czyżby jej nie należało skorygować na rzecz lotnictwa sanitarnego w myśl słusznych żądań międzynarodowego Czerwonego Krzyża?

Wychodząc z przesłanek o lotnictwie sanitarnem, zawartych w komunikacie moim o lotnictwie sanitarnem, wygłoszonym na Kongresie lotnictwa sanitarnego w Paryżu w 1919 r., zamieszczonym w numerze 129 „Revue Internationale de la Croix Rouge" z września 1929 r. opieram organizację lotnictwa sanitarnego cywilnego o Czerwony Krzyż przy współpracy Dep. Aeronautyki (Szef Lotniczej Służby Zdrowia) Min. Komunikacji i Tow. Ratunkowych lekarskich.

Polski Czerwony Krzyż ma zupełnie jasno opracowany statut w tym kierunku, czytamy tam o celach stowarzyszenia w czasie wojny oraz w czasie pokoju. Paragraf 1 punkt I a) mówi o „Współdziałaniu z organizacjami wojskowej służby zdrowia", b) o „Przygotowaniu się do zadań na czas wojny, niesienia wszelkiej pomocy ludności cywilnej w wypadkach klęsk i t. p. W tym samym paragrafie punkt 2 przewiduje: szkolenie, zakładanie drużyn ratowniczych, sanitarnych, utrzymywanie stacyj sanitarnych, uruchomienie akcji ratowniczych; wreszcie paragraf 20 punkt 1 zezwala na tworzenie w łonie stowarzyszenia organizacyj specjalnych, służących celom i zadaniom P. C. K. i działającym na zasadzie regulaminów.

Wychodząc tylko z tych danych statutowych, możemy oprzeć organizację lotnictwa sanitarnego cywilnego o Czerwony Krzyż. Zgodnie z paragrafem 40 pkt. 4 i 31 pkt. 8 statutu P. C. K. proponuję stworzenie jako organu fachowego wykonawczego lotnictwa sanitarnego przy P. C. K.: „Główną Komisję Lotnictwa Sanitarnego", działającą na zasadzie osobnego regulaminu i posiadającą prawo kooptowania osób z poza P. C. K. w składzie: 1) przedstawiciel P. C. K., 2) Szef lotniczej służby zdrowia z Dep. Aeronautyki, 3) przedstawiciel ministra komunikacji, 4) przedstawiciel ministra spraw wewnętrznych, 5) przedstawiciel Towarzystw lekarskich. Analogicznie należy powołać do życia: Komisję lotnictwa sanitarnego przy okręgach P. C. K. względnie specjalne organa wykonawcze w centrach lotniczych, obsługiwanych przez samoloty sanitarne (paragraf 19 statutu) przy udziale lekarzy formacyj lotniczych.

Główna Komisja Lotnictwa sanitarnego po uchwaleniu regulaminu winna opracować: 1) instrukcje dla swych organów, t. j. komisji okręgowych i specjalnych organów, powołanych dla lotnictwa sanitarnego (paragraf 20 statutu), 2) program prac, 3) program kursów dla personelu lekarskiego i pielęgniarskiego, służby transportowej lotniczo-sanitarnej, 4) ekwipunek sanitarny i zestawy lekarskie dla samolotów sanitarnych, pozatem 5) przepisy stałej służby ratowniczej sanitarnej lotniczej, o niesieniu pomocy lekarskiej za pomocą samolotów sanitarnych z uwzględnieniem również nagłych wypadków żywiołowych i katastrof. Rola Czerwonego Krzyża w lotnictwie sanitarnem polegać będzie na: 1) dostarczeniu personelu sanitarnego i wyszkolenia tegoż, 2) organizacji stałej ratunkowej służby sanitarnej i pogotowia dla przewożenia chorych na lotnisko i odwożenia do szpitali, 3) zaopatrywania samolotów sanitarnych w sprzęt sanitarny, 4) udzielania subwencyj na budowę samolotów sanitar-

nych, 5) prowadzenia statystyki lotnictwa sanitarnego, utrzymywania współpracy z zagranicą, szerzenia propagandy.

Dep. Aeronautyki i Min. Komunikacji objęłyby udział fachowy i narazie dostarczyłyby samolotów odpowiednich na ten cel pilotów, hangarów, lotnisk i urządzeń lotniskowych, przyczem w przyszłości mógłby Czerwony Krzyż, pobierając pewne opłaty za przewóz osób chorych, sam nabywać samoloty sanitarne ze swych funduszów. Rola Tow. lekarskich i ratunkowych polegałaby na współpracy z Czerwonym Krzyżem w kierunku dostarczenia personelu lekarskiego i środków dowozowych na lotniska.

W rachubę wchodzi również sprawa zużytkowania dla celów sanitarnych samolotów komunikacyjnych lekkiego typu, nadających się zarówno do przewożenia pasażerów jak i chorych na noszach, przyczem samoloty przeznaczone na ten cel, wymagałyby pewnej nieznacznej przeróbki wewnętrznej kabiny, w której po złożeniu siedzenia, możnaby było wstawić nosze z chorym. Samoloty te nie stałyby bezczynnie, ale służyłyby zarówno dla celów komunikacyjnych jak i przewożenia chorych (projekt Dr. Tilmant, ogłoszony w piśmie L'Air Nr. 219 z 15.12.1928 r.). Reasumując moje wywody, muszę podkreślić, że ważnymi momentami dla rozwoju lotnictwa sanitarnego w Polsce są: 1) dobra organizacja, oparta na regulaminie i przepisach, ujętych w szerokie ramy i udogodnienia, 2) zastosowanie samolotów sanitarnych pewnych, szybkich, o większym zasięgu do 200 km., o łatwych warunkach startu i lądowania, 3) użycie personelu lotniczego pewnego i dobrze wyszkolonego, 4) dostateczna ilość lotnisk i lądowisk, należycie obsługiwanych i konserwowanych, 5) pierwszeństwo i łatwość łączności telefonicznej a nawet radjowej dla szybkości i pewności transportu chorych, 6) oparcie lotnictwa sanitarnego o Polski Czerwony Krzyż, przy fachowej pieczy i pomocy szefa lotniczej służby zdrowia Dep. Aeronautyki i Min. Komunikacji.

W. SKRZYWAN.

ORATORJUM LOTNICZE „LOT" ST. KAZURY [1]

O „Oratorjum" nich piszą inni — kompetentni, ja pisać będę o „Locie". Już sama wiadomość o koncercie symfonicznym, którego pierwszą część wypełnić miało Oratorjum Stanisława Kazury, zainteresowała wszystkich, nietylko muzyków, ale i miłośników lotnictwa. Przecież to pierwsze poważne dzieło muzyczne, poświęcone lotnictwu. O ile się orjentuję — niema nigdzie takiego dzieła, nietylko w Polsce. U nas zainteresował się przed laty tym tematem Sochacki, ilustrując deklamację wiersza, poświęconego lotnictwu. Utwór również wykonany był przez pełną orkiestrę symfoniczną. Ale o Oratorjum — nie słyszałem.

Przedewszystkiem ciekaw byłem autora i jego przeżyć, gdyż przypuszczałem, że w nich tkwi geneza utworu. Przybywszy więc do sali Filharmonji prosiłem woźnych o wskazanie mi pana Kazury. Polecono mi zatrzymać się przy schodach, wiodących do sali artystów i przyrzeczono wskazać go. Czekałem. Byłem pewny, że poznam go bez wskazówek.

Przecież — myślałem — musi to być człowiek szczupły, dość niski, bo nie znam ani artysty, ani lotnika „wielkiego i ciężkiego". Od czasu do czasu zwracałem się do biletera z zapytaniem, wskazując głową na przechodzącą wyraziście subtelną postać, lecz stale otrzymywałem odpowiedź negatywną. Aż zupełnie niespodziewanie potrącił mię bileter szepcząc: „to ten".

Ujrzałem mężczyznę wysokiego, dobrze zbudowanego, o ruchach energicznych. Zawiodłem się więc. Raczej mógłbym przypuścić, że ten mężczyzna jest szefem szwadronu ciężkiej kawalerji, aniżeli lotnikiem, tembardziej artystą.

Przystąpiłem do p. Kazury i nie tracąc czasu prosiłem o kilka wskazówek, dotyczących genezy dzieła.

„Tyle proszę pana latałem, tyle przeżywałem w locie, że musiało to wywrzeć na mnie głębokie wrażenie. Jako artysta nietylko przeżywałem lot każdy, ale i słyszałem go. Właśnie moje oratorjum jest syntezą mych przeżyć artystycznych".

Aby zaznajomić mię z treścią dzieła posadził mię autor przy głośniku i dał możność wysłuchania trójgłosowej recytacji, właśnie odbywającej się na scenie.

Zaczął się koncert:

„Na kwiecistej, cichej łące
nad jeziora tonią,
co dzień o tej samej porze,
ledwie ptaszki się rozdzwonią,
ledwie złote błysną zorze —
bawi się tam dzieci dwoje...

Wszystko, co obejmuje wzrok, wpada do duszy tych dzieci. Wszystko budzi w nich uczucia i myśli, jasne, wesołe, rozmarzone. Najbardziej zachwycają ich ptaszki, im najwięcej poświęcają uwagi. Nic więc dziwnego, że budzi się wnich marzenie:

„By rozwinąć takie loty...
by oderwać się od ziemi
i polecieć razem z niemi...

Lecz w południe inny ptak unosi się nad ich głowami, „olbrzymi wspaniały", z rozpiętemi skrzydłami, z przeraźliwym łoskotem, przelatuje i warczy.

„Długo śledzą go dzieci,
a on leci i leci...
a na ziemi czar wspomnienia zostaje.

Widok samolotu wstrząsa wątłemi duszyczkami dzieci, marzą więc o nim, śnią i niepokoją się pytaniami:

„Kto go stworzył i olśnił
takim czarem i mocą?
skąd przybywa codziennie?
dokąd leci i poco?

Mija wiele lat, lecz szarość życia codziennego nie zdołała zabić marzeń dziecinnych. Z dwojga dzieci wyrasta dwoje młodych ludzi, a wspólne przeżycia i marzenia znów ich ku sobie zbliżają:

„On był lotnikiem i próbne loty
nieraz nad ziemią roztaczał...
ONA
nadludzkich czynów cel
w nim ogniem rozpala...

Zdawałoby się, że dalszy los tych dwojga ludzi jest jasno widoczny dla każdego, że będzie realnem ziszczeniem ich marzeń dziecięcych. Tymczasem — nie! Treść ballady nagle staje się — mistyczną:

„I w duszy dwojga tych
powstał szalony cel.
Po latach trudu i pracy
zbudowali przedziwną maszynę,
która uniesie ich tam,
kędy się palą tysiące słońc,
gdzie wiecznie gra harmonja sfer
swoją straszliwą, kosmiczną pieśń.
Tę pieśń usłyszeć raz —
a potem choćby zginąć...

Autor nawet przestrzega śmiałych lotników, że:

„...w locie w zaświaty
jest jakaś wielka, kosmiczna władza,
jest coś, co wzbudza pragnienie zatraty
samozniszczenia jad w serce wprowa-
(dza...

Samolot gotów do drogi! Zupełnie realistycznie próbują go, czy motor nie zawiedzie, czy przeszkód niema i t. d. Następuje wspaniały start. Samolot wznosi się coraz wyżej i płynie:

„Przez ciche Świątynie
Człowieczego ducha...

Niezwykle głęboko odczute i realnie uchwycone przeżycia lotu kończą się niezwykłym powrotem na ziemię. Motor stanął, ludzie biegną, by powitać dzielnych lotników, lecz niestety... nie znaleźli ich. Technicy orzekli, że:

„Ich dusze
stały się motoru duszą.
Ale inni powiadali,
że wzlecieli w takie wyże,
kędy dobiec nie zdołały
samolotu skrzydła chyże...
Gdzie...
sami Słońcem są i Pieśnią...

Taką jest treść ballady Janiny Gillowej, ujętej w formę oratoryjną. Pozwoliłem sobie na dokładne streszczenie, aby dać możność czytelnikowi wydania sądu. Na mnie ten utwór zrobił dziwne wrażenie. Dla mnie dziś samolot przestał być pojęciem mistycznem, a nawet zatracił romantyczny charakter „ikarowych skrzydeł". Rozumiałem to dawno, że lotnictwo nie rozwinie się tak długo, jak długo latać będą tylko romantycy. Przed kilku jeszcze laty, każdego wsiadającego do samolotu pasowano na bohatera. O każdym kto wrócił, mówiono: „wydarł się śmierci". Czyż było to więc dziwnem, że ludzie obawiali się lotu? Przypominają się mi czasy, gdy wsiadających do pociągu chłopków żegnała cała wieś krzyżem świętym, płaczem i wiwatami. Ten sam chłopek uważa dziś kolej za konieczny środek komunikacji bez żadnego romantycznego pierwiastka. Obserwując lotników, tyle się w nich doszukać można romantyzmu, co w inżynierach. Podziwiamy w nich nie mistyczne pierwiastki, lecz zdrowe nerwy, silną wolę, przytomność umysłu.

Artystyczne więc ujęcie tematu przez p. Kazurę oznacza nawrót do dziecięcych chwil lotnictwa.

Przyznać muszę również, że muzycznie także forma, nadana dziełu przez autora, nie przemówiła mi do przekonania. Brak jej pierwiastka energji i siły, a za dużo w niej sentymentu. A szkoda! Niektóre partje chóralne, jak np. w III-ej części, wskazują, że pierwiastek siły jest bardziej wrodzony autorowi, aniżeli bezpłodny romantyzm. Wrażenie ogólne spotęgowane zostało oratoryjną formą. Proszę sobie wyobrazić *osiemnaście* oddzielnych części. Wątpię, czy przeciętny słuchacz jest w stanie „strawić je". Ja uczułem się zmęczony.

---

1) Oratorjum to wykonane zostało w Filharmonji Warsz. w dn. 29.IV.1932 r.



ANGLJA

LOT REKORDOWY MOLLISONA Z ANGLJI DO KAPSZTATU W 4 DNI I 17½ G.

Dnia 24 marca 1932 r. o godz. 1.05 wystartował w Lympne na swym Push-Moth (Gipsy III) znany z lotu rekordowego Australja—Anglja (29 lipca do 6 sierpnia 1931 r.) lotnik Mollison do lotu rekordowego przez Saharę i zachodnie wybrzeże Afryki do Kapsztatu. Lądowanie w Kapsztat nastąpiło już 28 marca o g. 20.35 tak, że trasa długości 10.000 km. została pokryta w ciągu 4 dni i 17½ g.

Według dotychczas otrzymanych wiadomości lot został dokonany w następujących etapach:

24.3 — Lympne — Oran — Colomb Bechar (2150 km.),
25.3 — Colomb Bechar — Reggan — Niamey (1950 km.),
26.3 — Niamey — Duala (1550 km.),
27/28.3 — Duala — Loanda — Zatoka Wielorybia — Kapsztat (4400 km.).

Wyczynem tym Mr. Mollison, lecąc przytem bez towarzysza, pobił o 15 godzin dotychczasowy rekord Mr. Store'a i Miss Salomon, którzy od 30 października do 5 listopada przelecieli trasę Lympne — Kapsztat o 1300 km. dłuższą drogą przez wschodnią Afrykę w ciągu 5 dni i 8½ g.

FRANCJA

LOT VERNEILH, DEVE i MUNCH'A Z FRANCJI DO NOWEJ KALEDONJI.

Z lotniska Le Bourget wystartowali 6 marca r. b. baron Verneilh-Purazean (pilot), kpt. Deve (instruktor radjowy szkoły lotniczej w Versailles) i mechanik Munch na wysokopłacie Couzinet 33 „Biarritz" (trzy silniki De Havilland Gipsy III po 120 KM każdy), celem przelotu do Numea, na położonych na wschód od Australji wyspach francuskich Nowa Kaledonja. Lot miał przebieg następujący:

6.3 — Le Bourget — Istres 670 km.
9.3 — Istres — Tripolis 1540 km.
11.3 — Tripolis — Kairo 1800 km.
13.3 — Kairo — Basza 1600 km.
14/15.3 — Basza — Karachi 1850 km.
17.3 — Karachi — Allhabad 1450 km.
18.3 — Allahabad — Kalkutta 750 km.
19.3 — Kalkutta — Mulmein (Birma) 1300 km.
20.3 — Mulmein — Alorstar 1350 km.
21.3 — Alorstar — Batavia 1600 km.
23.3 — Batavia — Bima 1500 km.
24.3 — Bima — Kupang 700 km.
26.3 — Kupang — Port Darwin 750 km.
28.3 — Port Darwin — Camooweal 1000 km.
29.3 — Camooweal—Longreach 900 km.
30.3 — Longreach — Brisbane 1200 km.
5.4 — Brisbane — Numea 1600 km.

LOT AFRYKAŃSKI COSTES'A, SCHNEIDER'A i VERON'A.

Celem przelotu wywiadowczego do Tunisu i okolic jeziora Tschad, zorganizowanego przez Tow. Air Union, wystartowali dnia 16 lutego r. b. z Villacoublay Dieudonné Costes, Jean Schneider (sekretarz generalny Tow. Air Union) i mechanik Henri Véron na samolocie Breguet 270 (silnik Hispano Suiza 500 KM). Przybyli oni 16 lutego do Marsylji, 17-go do Pizy, 18 do Neapolu, 19 do Tunisu, 20 do Bengasi, 21 do Kairo, 22 do Assiut, 25 do Wadi Halfa, 26 do Karthum i 27 do El Obeid i Abecher, gdzie się spotkali z ekspedycją samochodową księcia Sykstusa Bourbon, która w tych okolicach przeprowadza również podróż wywiadowczą.

LOT PHARABODA i DE MOUSTIER Z FRANCJI DO MADAGASKARU.

2-go marca wystartowali w Paryżu dwaj lotnicy — Pharabod i de Moustier na samolocie Caudron „Luciole" (silnik Renault 95 KM) do lotu turystycznego na wyspę Madagaskar. Przybyli oni 15 marca do Duala w Kamerunie, drogą przez Perpignan, Casablanca, Port Etienne, St. Louis, Bingerville i Kotoun. Przy starcie do Brazzaville uszkodzono podwozie i śmigło, co spowodowało dłuższy postój w Duali, aż do nadejścia części zamiennych.

LOT P. MARYSE HILZ Z FRANCJI DO MADAGASKARU.

Lotniczka Maryse Hilz, która wystartowała dnia 31 stycznia samolotem Farman 190 (silnik Gnome et Rhone Titan K-7 300 KM) w Le Bourget do lotu do Madagaskaru, 4 lutego, z powodu defektu silnika, przymusowo wylądowała w Birni obok Niamey i zmuszona była przed dalszym lotem wyczekiwać nadejścia części wymiennych. 15 marca mogła kontynuować swój lot, przyczem lecąc przez Fort Lamy, Bangui, Bandundu, Elisabethville i Quelimane przybyła 31.3.1932 do Tananarivo.

LOT FRANCJA—ABISYNJA LAVAIL'A I FÉVRE'A.

Dwaj młodzi lotnicy Lavail i Févre wystartowali dnia 1 stycznia w Orly na samolocie swoim Caudron „Luciola" (silnik Salmson 95 KM) do lotu turystycznego do Addis-Abeba w Abisynji. Lecąc przez Bordeaux, Barcelonę, Alicante, Casablanca, Algier, i Bône osiągnęli 7 stycznia Tunis. Z powodu burzy piaskowej zmuszeni byli dnia 8.1 wylądować w pobliżu Bengasi, przyczem uszkodzili skrzydło. Z pomocą włoskich lotników wyremontowali swój samolot, poczem kierując się na Kair i Assuan przybyli dnia 29 lutego do Wadi Halfa. 2 marca podczas przeprawy przez pustynię Nubijską burza piaskowa zmusiła ich ponownie do lądowania, jednak następnego dnia mieli możność kontynuowania swego lotu i osiągnięcia 9 marca przez Abu Tiz, Abara, Musman, Port Sudan, Massana i Djibuli cel wyprawy — Addis-Abebę.

NOWY REKORD DŁUGODYSTANSOWY LOTNIKÓW BOSSOUTROT I ROSSI.

Po sześciu nieudanych próbach pobicia w ubiegłych miesiącach ustanowionego od 7 do 10 czerwca 1931 r. międzynarodowego rekordu lotu długodystansowego w obwodzie zamkniętym (10372,051 km.) i dokonanego na samolocie Devoitine D. 33 (silnik Hispano Suiza 650 KM) przez lotników francuskich Le Brix'a i Doret'a. 23 marca wystartowali piloci Bossoutrot i Rossi w Sénia obok Oranu na wysokopłacie Blériot-Zappata 110 (silnik Hispano Suiza 500 KM) celem ustalenia nowego rekordu. Samolot ich miał przy starcie 7050 litr. benzyny i 260 kg. oliwy i ważył 9 tonn.

Bossoutrot i Rossi wylądowali 26 marca po 76 godzinach nieprzerwanego lotu, przyczem przebyli przestrzeń 10,605,160 km., polepszyli zatem dotychczasowy rekord o 233 km.

NIEMCY

LOT TURYSTYCZNY NA DALEKI WSCHÓD PANNY BEINHORN.

Panna Beinhorn, która na swym samolocie Klemm L 26 Va Argus 110 Ps. przybyła 22 lutego do Sverobojn w Indjach holenderskich, zdecydowała się po dłuższym postoju na Jawie i Bali kontynuować swój lot w kierunku południowym przez morze Timor aż do Australji. Po zorganizowaniu zaopatrzenia materjałów pędnych przez firmę Shell w Australji start nastąpił w Sverobojn dnia 19 marca, przyczem lot odbył się w następujących etapach:

19.3 — Sverobojn — Bima (wyspa Symbara),
20.3 — Bima—Kupang (wyspa Timor),
21.3 — Kupang — Port Darwin (Australja),
22.3 — Port Darwin — Newcastle Sea,
23.3 — Newcastle Sea — Camooweal,
24.3 — Camooweal — Cloncurry,
25.3 — Cloncurry — Longreach,
28.3 — Longreach — Charleville,
29.3 — Charleville — Brisbane,
1.4 — Brisbane — Sidney.

Panna Beinhorn jest zatem pierwszą niemiecką lotniczką turystyczną, która na samolocie niemieckim dokonała przelotu do Australji i przeleciała kontynent au-

Z UROCZYSTOŚCI ŚWIĘTA 3 MAJA W WARSZAWIE



Inspektor armji gen. Osiński przybywa na pl. Marszałka Piłsudskiego. Defilada dział przeciwlotniczych i czołgów.











stralijski. Z Sidney zamierza panna Beinhorn następnym okrętem udać się do Ameryki aby kontynuować swój lot przez Północną i Południową Amerykę.

LOT CHINY—NIEMCY PANNY V. ETZDORF.

Panna v. Etzdorf, która dn. 12.2.1932 r. przybyła do Honkongu, z powodu złych warunków atmosferycznych musiała zaczekać miesiąc czasu na kontynuowanie swego lotu i dopiero 12 marca osiągnęła Hanoi, a 14 marca Bangkok.

W Bangkoku panna v. Etzdorf zatrzyma się dłuższy czas, aby zadość uczynić zaproszeniu dworu sjamskiego na wzięcie udziału w uroczystościach koronacyjnych.

LOT NA DALEKI WSCHÓD BERTRAMA.

Samolot pływakowy Junkers V 33 „Atlantic" (silnik Junkers L. V. 310 KM), który dnia 27 lutego z załogą Bertram, Klausmann, Thorn i operatorem filmowym Tow. filmowego „Duo" wystartował w Kilonji do lotu na Daleki Wschód, przeleciał dotychczas następujące etapy:

27.2 — Kilonja — Kolonja,
29.2 — Kolonja — Friedrichshafen,
5.3 — Friedrichshafen — Lugano,
6.3 — Lugano — przymusowe lądowanie 20 km. przed Wenecją.
8.3 — Wenecja,
11.3 — Wenecja — Ateny,
15.3 — Ateny — Aleksandrette,
16.3 — Aleksandrette — przymusowe lądowanie na rzece Euphret przed Bagdadem,
18.3 — Bagdad,
18—24.3 — Loty w terenie wykopalisk w okolicach Babylonu, Warki i Basrah,
25.3 — Bagdad — Buschir,
27.3 — Buschir — Karachi,
29.3 — Karachi — Bombay.

Przedsięwzięcie to nie jest lotem turystycznym, lecz ekspedycją dla propagandy wyrobów niemieckiego przemysłu, dla niemieckiej naukowości i kultury, przeprowadzaną wspólnemi środkami przez zakłady Junkersa, Tow. filmowe „Duo", Niemieckie Tow. Archeologiczne i Związek dla Niemieckości zagranicą.

WZLOT SCHÜTZ'EGO I GUCKDORF'A BALONEM DO WYSOKOŚCI 8500 MTR.

Po pierwszym udanym wzlocie wysokościowym balonem wolnym „Ernst Brandenburg" w dniu 18.2.1932 r., piloci balonowi Schütze i Guckdorff podjęli w Bitterfelde tym samym balonem nowy wzlot wysokościowy dnia 19.3.1932 r. Wzlot nastąpił o godz. 9 rano z polecenia obserwatorjum promieniowego instytutu meteorologicznego w Poczdamie, celem czynienia pomiarów promieniowania na dużych wysokościach. Balon miał zawartość 1450 mtr³ wodoru i wystartował z obciążeniem 43 worków balonowych. Nieco po godz. 11 osiągnięto największą wysokość tego wzlotu, t. j. 8500 mtr., na której się utrzymano około 2 godzin. Lądowanie odbyło się po godz. 17 na granicy austro-czechosłowackiej około miejscowości Feldberg.

SZWAJCARJA

3 MIĘDZYNARODOWE ZAWODY LOTNICZE.

Aeroklub Szwajcarji organizuje na czas od 22 do 31 lipca r. b. w Zurychu (lotnisko Dübendorf) 3 międzynarodowe zawody lotnicze, na które złożą się następujące konkurencje samolotów klasy C.:

1) międzynarodowy Rallye dla samolotów sportowych i turystycznych,
2) międzynarodowe zawody dla samolotów sportowych i turystycznych,
3) międzynarodowy lot okrężny alpejski dla samolotów komunikacyjnych,
4) międzynarodowe zawody szybkości na trasie w obwodzie,
5) międzynarodowe zawody akrobacji lotniczej,
6) międzynarodowy lot okrężny alpejski dla samolotów wojskowych,
7) międzynarodowe zawody dla grupowych lotów wojskowych.

Z. S. S. R.

RUCH SZYBOWCOWY.

Związek lotniczy „Ossoawiachim" utrzymuje w pobliżu Moskwy fabrykę płatowców bezsilnikowych, w której w chwili obecnej ma być wyprodukowanych miesięcznie 1000 szybowców. Szkoły szybowcowe znajdują się w Moskwie, na Krymie i w Syberji. Szkoły te posiadają warsztaty doświadczalne i stacje meteorologiczne i mają za zadanie wyszkolenie instruktorów dla miejscowych grup szybowcowych.

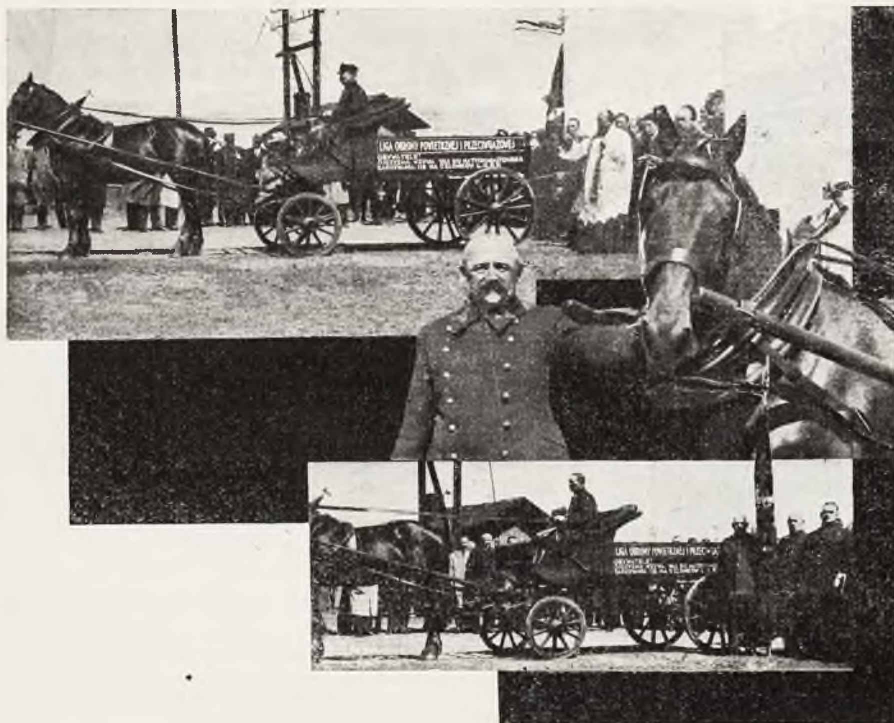
BEZPIECZEŃSTWO KOMUNIKACJI POWIETRZNEJ.

Jedno z Towarzystw ubezpieczeniowych w Anglji stwierdza następujące wyniki odnośnie do bezpieczeństwa środków komunikacyjnych:

Jeden wypadek śmiertelny przypada na:	
tramwaje i koleje	108.000 km.
motocykle	137.000 „
autobusy	260.800 „
samochody prywatne	262.400 „
samochody ciężarowe	280.800 „
samochody dorożki	446.400 „
samoloty sportowe i prywatne	560.000 „
samoloty komunikacyjne	1.518.400 „

Ze względu na to, że powyższa statystyka ma posłużyć za podstawę do ustalenia premij ubezpieczeniowych, niema powodu wątpić w ścisłość tych cyfr. Dane odnośnie komunikacji lotniczej odpowiadają mniej więcej urzędowym cyfrom Niemiec.

PROPAGANDA L. O. P. P. NA WSI





W dniu 2 maja r. b. na Pradze w obrębie Warsz. Dyr. Kolejowej odbyła się niezwykła uroczystość.

Długoletni i zasłużony pracownik P. K. P., dotychczasowy zawiadowca stacji Warszawa-Wschodnia, p. Stanisław Dobrowolski, znany propagator i entuzjasta idei L. O. P. P., był żegnany przez swoich kolegów. P. Dobrowolski po opuszczeniu swego stanowiska na kolei, podjął się zrealizowania dawno przemyślanego planu dotarcia z propagandą L. O. P. P. do chat wiejskich.

Koledzy w uznaniu zasług p. Dobrowolskiego, jego niezwykłej ofiarności i położonych dotychczas trudów, dopomagając do zrealizowania jego nowej pracy, ofiarowali p. Dobrowolskiemu platformę wraz z koniem, aby przy pomocy tego środka lokomocji, miał ułatwioną pracę w terenie.

Uroczystość rozpoczęła się nabożeństwem w kościółku przy ul. Skaryszewskiej. Po Mszy św. na terenie kolejowym odbyło się poświęcenie czołówki propagandowej. Poza licznem gronem kolegów, biorących udział w tej uroczystości przybyli: prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz, prezes Warsz. Dyr. Kol. inż. Zienkiewicz, nacz. Krycki, dyr. Zarz. Gł. L. O. P. P. inż. Wawrzyniak, dyr. Kom. Wojew. p. Mieszkowski oraz przedstawiciele prasy.

Nacz. Krycki w serdecznych słowach podkreślił dotychczasową działalność p. Dobrowolskiego i życzył mu dalszej owocnej pracy. W odpowiedzi, w słowach pełnych wzruszenia p. Dobrowolski podziękował kolegom za ich dar, wyrażając wiarę, że dzieło przez się pomyślane doprowadzi do zamierzonego celu.

U góry: czołówka L.O.P.P. obok konia stoi p. Dobrowolski. U dołu: moment z poświęcenia czołówki.

Szacunek szkód, wyrządzonych przez samolot przy lądowaniu na zasianych polach

W myśl art. 71 prawa lotniczego, właściciel samolotu, który wyrządzi szkody na zasianem polu, obowiązany jest szkody te wynagrodzić. Dla uzyskania odszkodowania należy zwrócić się do gminy z żądaniem oszacowania szkody, poczem wnieść sprawę o odszkodowanie do sądu.

Ponieważ droga sądowa jest uciążliwa, zważywszy przytem, że właściciele samolotów naogół nie uchylają się od obowiązku wynagrodzenia szkód, przeto sprawa o wiele szybciej i z pożytkiem dla obu stron może być załatwiona w drodze ugodowej.

Ugodowe załatwienie sprawy możliwe jest jednak tylko przy zgodzie obu stron co do oceny szkód. To też dla ułatwienia tej kwestji Min. Spraw Wewn. ogłosiło ostatnio normy, jakiemi, zdaniem Ministerstwa należałoby się kierować przy polubownem szacowaniu szkód.[1])

Mianowicie Ministerstwo ustaliło, że przy całkowitem zniszczeniu zasiewów na przestrzeni *1 ara*, należałoby przyjmować, że zależnie od płodów zasianych na danym gruncie, zniszczeniu ulega:

Pszenicy, kukurydzy — 25 kg. ziarna.

Żyta, owsa, jęczmienia, grochu, bobiku, wyki — 20 kg. ziarna.

Rzepaku, lnu, konopi, prosa — 12 kg. ziarna.

Gryki, soczewicy, seradeli — 10 kg. ziarna.

Koniczyny — 2 kg. ziarna.

Łubinu — 12 kg. ziarna.

Buraków cukrowych i pastewnych — 18 kg. ziarna.

Marchwi — 7 kg. ziarna.

Tytoniu — 16 kg. liści.

Ziemniaków — 120 kg. kłębów.

Buraków cukrowych — 210 kg. korzeni.

Buraków pastewnych — 300 kg. korzeni.

Marchwi pastewnej, cykorji — 300 kg. korzeni.

Warzyw — 50 kg. pszenicy konsumc.

Przy przeliczaniu powyższych norm na pieniądze należy kierować się bieżącemi cenami rynkowemi danych produktów, ich jakością i gatunkiem, uwzględniając przytem obszar zniszczenia i rozmiar zniszczenia (całkowity czy częściowy).

[1]) Okólnik Min. Spr. Wewn. Nr. 44 z 11 kwietnia 1932 r.



NIEMCY

POCHŁANIACZ F. DEGEA[1]) PRZECIW TLENKOWI WĘGLA.

Tlenek węgla jest gazem bezbarwnym, bez zapachu, od powietrza mało co lżejszym. Powstaje on przy spalaniu węgla w niedostatecznym dostępie powietrza. Wydziela się on z tegoż powodu przy wybuchach pocisków, bomb, min, w fabrykach, podczas pożarów i t. p.

Gazu tego nie zatrzymują środki zawarte w zwykłych pochłaniaczach maski przeciwgazowej. Do obrony przed tlenkiem węgla używa się specjalnych pochłaniaczy, które zawierają „hopkalit". Jest to mieszanina pomysłu amerykańskiego, składająca się z MnO_2, CuO, CoO i Ag_2O. Ziarna tej mieszaniny wyrabiane są specjalną metodą i mają średnicę 1—2 mm i dużą powierzchnię. Działa ona katalitycznie, przyczem reakcja

$$2\,CO + O_2 = 2\,CO_2$$

tlenek węgla *tlen* *dwutlenek węgla*

nie wyczerpuje „hopkalitu", wobec czego teoretycznie mógłby on służyć przez czas nieograniczony, powodując łączenie się tlenku węgla z tlenem powietrza. W rzeczywistości „hopkalit" służy tylko dopótyy, dopóki nie zwilgotnieje. W miarę wzrastania wilgotności jego zdolność katalistyczna spada, aż wogóle ustaje. Z tego powodu jest on umieszczany w pochłaniaczu w otoczeniu materjału suszącego, zatrzymującego wilgoć oraz wiążącego dwutlenek węgla. Gdy materjał ten ulega wyczerpaniu „hopkalit" wilgotnieje i przestaje służyć. Dla ostrzeżenia o tem używającego pochłaniacz, zważywszy, że tlenek węgla, dwutlenek węgla, jak i para wodna są bez barwy, bez zapachu i smaku, posiada on warstwę „ostrzegającą". Zawiera ona karbid, który, przy dostaniu się do niego wody,, zaczyna wydzielać acetylen, którego charakterystyczny zapach natychmiast ostrzega o zbliżającem się niebezpieczeństwie zwilgotnienia, a zatem i zużycia katalizatora.

Używa się go w połączeniu z maską. Musi być zawsze dokładnie zabezpieczony zakrętkami przed wilgocią. Każdorazowy czas użycia trzeba zapisać na arkuszu kontrolnym, znajdującym się na pochłaniaczu.

Pochłaniacz „Degea" przeciw tlenkowi węgla. Nr. 64.

a — Gwint do przykręcania rury wdechowej maski.

b — zawór wdechowy z gumy.

c — Przestrzeń wolna, która powoduje, że siła wdechu lepiej się rozkłada na powierzchni materjału chłonnego, przyczem zużywa się on bardziej równomiernie.

d — Siatka.

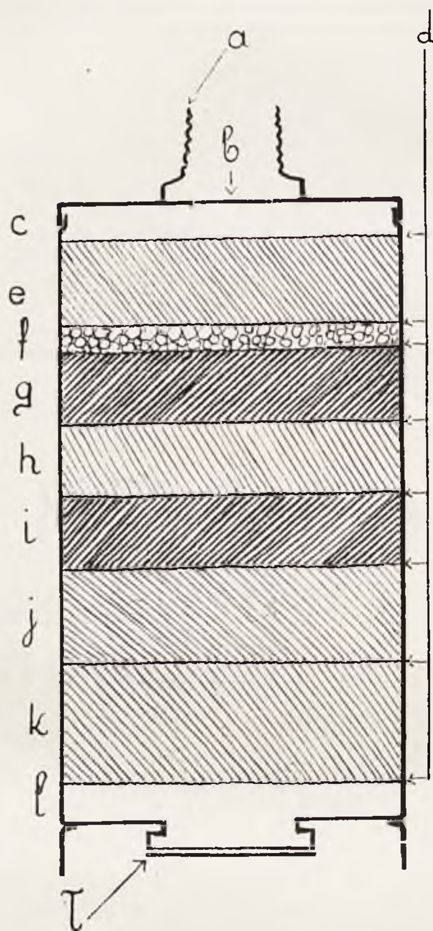
e — Warstwa susząca z chlorku wapnia.

f — Warstwa karbidu.

g — Warstwa hopkalitu.

h — Warstwa wapna sodowanego.

i — Warstwa hopkalitu.



j — Warstwa susząca z chlorku wapnia.

k — Warstwa susząca z chlorku wapnia

l — Przestrzeń wolna (jak pod „c").

ł — Zakrętka ślepa, zabezpieczająca nieużywany pochłaniacz przed wilgocią.

ZNOWU GAZ W HAMBURGU.

W połowie ubiegłego miesiąca jeden ze stojących na uboczu parowców w porcie hamburskim, ogarnięty został płynącą z wiatrem od strony lądu chmurą gazową. Kilku marynarzy przebywających na pokładzie natychmiast zachorowało z objawami zatrucia dróg oddechowych. Po zawrotach głowy i silnym kaszlu nastąpiły wymioty i plucie krwią.

Na pokładzie uległ zatruciu również jeden z pasażerów, który na alarm wybiegł z kajuty. Pozostali pasażerowie wyszli cało jedynie dzięki przytomności kapitana, który polecił szczelnie zamknąć wejścia. Obłok gazowy przechodził nad okrętem zaledwie w ciągu 2-ch minut.

Po raz już drugi od chwili rozbrojenia Niemiec ukazuje się nad Hamburgiem chmura trującego gazu. Pierwszy tego rodzaju wypadek, zdradzający tajne zbrojenia „pokojowo" nastrojonych Niemców, miał miejsce 3 lata temu, wywołując cały szereg zatruć wśród mieszkańców miasta.

ROSJA

WYBUCH W FABRYCE GAZÓW TRUJĄCYCH.

I nasz sąsiad ze wschodu nie próżnuje. Pod Kazaniem znajduje się specjalna wytwórnia produkująca gazy bojowe (używane tylko do celów wojennych). Prawdopodobnie w związku z niepewną sytuacją w Mandżurji fabryka ta od kilku miesięcy pracuje bardzo intensywnie na kilka zmian.

W ubiegłym miesiącu przy przewożeniu z fabryki do magazynu znacznej ilości pocisków napełnionych gazami, jeden z nich z powodu jakiegoś defektu wybuchł. Ponieważ miało to miejsce jeszcze w hali fabrycznej, gaz szybko rozszedł się po niej powodując śmierć 20 ludzi i ciężkie zagazowanie około 30.

WŁOCHY

DEKRET O OBOWIĄZKOWEM ZAOPATRZENIU LUDNOŚCI W MASKI.

Na obronę przeciwgazową Włochy zwracają wielką uwagę. One były jednem z pierwszych państw, które doceniając powagę niebezpieczeństwa, postanowiły produkować do użytku ludności cywilnej specjalną maskę przeciwgazową (z mniejszym pochłaniaczem).

Jak wszędzie, tak i tam sprawa przymusu zaopatrywania się w maski przez ludność cywilną nie była uregulowana ustawowo. Widocznie Włosi nie przywiązują zbyt wielkiej wagi do pokojowych rozważań genewskich skoro zdecydowali się uzupełnić tę lukę. Na posiedzeniu Rady Ministrów w dniu 19 kwietnia r. b. został przyjęty projekt dekretu regulujący tę sprawę. Czy i nam nie byłoby warto pójść w ślady Włochów?

STANY ZJEDNOCZONE

UŻYCIE ZATRUTYCH PYŁÓW SZKŁA.

W Stanach Zjednoczonych powstał projekt użycia przez samoloty „szklanego śniegu" w postaci drobnych cząsteczek szkła o ostrych brzegach, nasyconych trucizną. Cząsteczki szkła unoszone wiatrem zatruwać będą wszystkie istoty żyjące. Projektodawca przypuszcza, że taki „szklany śnieg" uniemożliwi zarówno ludności cywilnej, jak i wojsku przebywanie na terenie, opylonym takim śniegiem, dzięki temu będzie uniemożliwione prowadzenie wojny. Pomysł jak z powieści Vernego. Podobno jednak technika dzisiejsza pobiła fantazje tego pisarza na głowę .

---

[1]) Deutsche Gasglühlicht- Auer- Gesellschaft m. b. H. Abtg. Gewerbeschutz.



Modelarnie w szkołach powszechnych

Wśród modelarni, prowadzonych na terenie szkolnym, swoisty charakter posiadają modelarnie w szkołach powszechnych. Uczęszcza do nich przeważnie młodzież mniej zamożnych rodziców, mogących dać naukę dzieciom, zamykającą się w ramach 7-miu oddziałów. Propaganda lotnictwa i budzenie do niego zamiłowania na tym terenie, ma doniosłe znaczenie, skierować bowiem może poważny procent opuszczających ławy szkolne do szkół lotniczych cywilnych i wojskowych (mechaników, pilotów), czy też do przemysłu lotniczego. Wykształcenie ogólne, wyniesione ze szkoły powszechnej, oraz żywe interesowanie się lotnictwem, uczynić może z tej młodzieży pierwszorzędnych pracowników.

Niemniej ważną jest strona pedagogiczna i wychowawcza modelarstwa lotniczego, jako robót ręcznych, wyrabiających w tej młodzieży zamiłowanie do techniki i skierowujących jej myśli na tory godziwej rozrywki. Z własnej praktyki wyniosłem przeświadczenie, że umiejętnie pokierowana praca modelarska potrafi wzbudzić wielkie zamiłowanie, a nawet entuzjazm do lotnictwa.

W pogodne dni zawsze można spotkać na lotnisku młodych entuzjastów, przyglądających się startom i lądowaniom samolotów. Każdy z nich potrafi dokładnie rozróżnić typ, markę fabryczną samolotu, zadziwiając fachowością swoich określeń i spostrzegawczością. W Warszawie, doceniając wartość propagandy lotnictwa w szkole powszechnej — Komitet Stoł. L. O. P. P. prowadzi kilkanaście modelarni tego typu.

Pisząc o modelarstwie w szkole powszechnej trudno nie wspomnieć o tych najwybitniejszych. I tak w jednej z nich jest mały 13-letni chłopczyna. Buduje on modele zarówno w szkole, jak i w domu, realizując swoje najrozmaitsze pomysły. Obecnie pilnie wykonuje model autożyro, gdyż, jak mi się kiedyś zwierzył, za małe ma „lotnisko" na swoim podwórku i za często ma zatargi z powodu stłuczonych szyb.

W innej znów szkole cały zastęp chłopców wykazuje wielkie zainteresowanie modelarstwem lotniczem. Tu wyróżnia się uczeń 7-ej klasy, zdeklarowany entuzjasta lotnictwa. Zdradza on wielkie zamiłowanie w kierunku konstrukcyjnym, po skończeniu szkoły powszechnej zamierza kontynuować naukę w celu pójścia na Politechnikę. I tak wielu, wielu innych. Niezmiernie ważnym czynnikiem, stanowiącym w dużym stopniu o rozwoju pracy propagandowej jest prowadzenie modelarstwa systematycznie przez kilka lat z rzędu, oraz przychylne ustosunkowanie się do niego kierownictwa i nauczycieli danej szkoły. Dowodem tego jest świetny rozwój kół szkolnych L. O. P. P. tam, gdzie znajdują one oddanego sprawie opiekuna. Koniec prac w modelarniach zbliża się wraz z zakończeniem roku szkolnego. Ławy szkolne opuści nowy zastęp młodzieży, dla której idea lotnicza będzie bliską.

Bohdan Grzeszczak, pilot.

KONKURS

MODELI LATAJĄCYCH WODNOSAMOLOTÓW

organizowany przez „LOT POLSKI"

o puhar przechodni im. płk. inż. K. MEYERA

odbędzie się w dniu 5 czerwca 1932 roku w Warszawie

Zgłoszenia piśmienne przyjmuje do dnia 1-go czerwca r. b. Redakcja „LOTU POLSKIEGO", Warszawa, Świętokrzyska 12.

Konkurs odbędzie się o godzinie 4 popołudniu na terenie basenu Nr. 3 w porcie handlowym na Pradze, wejście wprost ul Namiestnikowskiej.

Informacje w sprawach konkursu udziela Redakcja „LOTU POLSKIEGO" od godziny 12-ej do 15-ej

MODEL WODNOSAMOLOTU

Opracował: *BOHDAN GRZESZCZAK pilot.*

Wśród rozmaitych kategorji modeli latających budowanych w Polsce — stosunkowo mało spotyka się modeli wodnosamolotów. Tłomaczy się to specjalnemi warunkami terenowemi, jakie trzeba stworzyć dla prawidłowego lotu, takiego modelu, co nie wszędzie jest możliwe do urzeczywistnienia, oraz dość skomplikowaną budową podwozia, zabezpieczeniem materjałów przed zawilgoceniem i t. p. trudnościami, jakie ma do pokonania budujący modele wodnosamoloty.

Od 2-ch lat „Lot Polski" urządza w Warszawie konkursy dla tej kategorji modeli, na których osiągnięto ostatnio b. poważne rezultaty zarówno w czasie jak i odległości. W roku b. odbędzie się 3-ci Konkurs, który z pewnością zgromadzi poważną liczbę modeli i zawodników i na którym padną nowe rekordy. Termin jest bliski, gdyż konkurs ma się odbyć na początku czerwca, czasu zatem pozostało nie wiele.

Model obecnie podany, jest belkowcem (mającym startować na konkursie w gr. II-giej) o 2 pływakach i gumie umieszczonej nad belką. Budowa skrzydeł o profilu cienkim, oraz sterów, nie będzie nastręczać specjalnych trudności. Szkielet ich wykonany z bambusu o przekroju krawędzi przedniej 4 × 2 m/m., tylnej zaś 4×1,5, odpowiednio oprofilowanych.

Po nadaniu skrzydłom profilu o najwyższem wygięciu żeber w 1/3 ich długości, licząc do przedniej krawędzi i wynoszącem 15 m/m., podginamy je ku górze, poczem oklejamy kalką i pociągamy 2 razy „werniksem", płynem zabezpieczającym od wilgoci. To samo robimy ze sterami. Następnie budujemy belkę kadłubową, która składa się: z listwy górnej 5×2 m/m., listwy dolnej 5×5 m/m., połączonych krótkiemi beleczkami. Elementy te łączymy bandażem z nici cienkich, posmarowanych „Syndematem". W przedniej części belki kadłuba umieścimy łożysko dla osi śmigła, w tylnej zaś nieruchomy haczyk.

Pozostaje teraz budowa pływaków i zmontowanie całości. Szkielet pływaków stanowią pręty (podłużnice) bambusowe 1,5 × 1,5 m/m. odpowiednio wygięte. W środkowej części listwy te połączone są ścianką ze sklejki 1,5 m/m. grubości. W tym miejscu znajduje się t. zw. „próg", przyśpieszający moment oderwania się modelu od wody przy starcie. Poza tą ścianką formujemy 4 poprzeczki z bambusu o przekroju 3×1 m/m. (2 w przedniej części i 2 w tylnej). Całość winna być wykonana lekko i starannie; pokrycie pływaka (jedwab gat. „Fular") najlepiej zacząć od przedniej części z wierzchu — smarując kolejno klejem podłużnice i poprzeczki.

Po starannem rozpięciu jedwabiu i wyrównaniu zmarszczek, robimy małe otworki w miejscach oznaczonych na rys. lit. „A" i przymocujemy nićmi i klejem łączniki bambusowe (służą one do połączenia pływaków ze skrzydłami). Wielkość i kształt ich wskazuje rysunek. Teraz możemy pływak pokryć od spodu, poczem powleczemy go 2-krotnie cellonem i werniksem.

Przy montowaniu pływaków do skrzydeł musimy zważać, aby były one równoległe do siebie zarówno w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. W celu usztywnienia tego połączenia napinamy go krzyżującemi się nitkami. Skrzydło z pływakami stanowi całość, natomiast daje się przesuwać po belce kadłubowej przy pomocy 2 suwaków, leżących po obu stronach belki kadłubowej.

Takie połączenie ułatwia transport modelu oraz ustawienie we właściwem miejscu płatów w stosunku do środka ciężkości.

Do napędu śmigła użyjemy 10 nitek gumowych o przekroju 2×2 m/m.

PAWEŁ MOSKWA.

KOBIETA W LOŻY

NOWELA LOTNICZA

(Ciąg dalszy)

Opera. Powódź świateł. Białe marmurowe schody. Czerwone chodniki, tłumiące kroki. Bezszelestne drzwi loży. Ukłon i oto jestem. Przymknąłem drzwi i zatrzymałem się w progu. Ciemno. Różowe światło ze sceny i półmrok. Dalej, przy obitej czerwonym pluszem poręczy, — kobieca sylwetka. Nieruchoma. Złote włosy upięte w pukiel bogaty nad karczkiem i białemi plecami, ujętemi nisko w łuk wyciętej czarnej sukni. Drgnąłem. Co za podobieństwo!.... Krok jeszcze. Wolnym ruchem zwróciła głowę... Boże!

Przez chwilę światło ze sceny wyrzeźbiło subtelny profil Lidji... W następnej chwili miałem ją przy sobie.

— Stefan! — A potem, — Stefan!!... — krzyk stłumiony, bolesny...

— Puść, czyś oszalał? — Puściłem jej ręce... Nie wiedziałem, musiałem je ścisnąć strasznie. — Usiadłem już zupełnie spokojnie przy niej i wzrok swój zatopiłem w jej oczach, cudnych, głębokich źrenicach spłoszonej gazelli... Przemówiłem, i znów zdawało mi się, że mówi ktoś inny:

—Przyszedłem od Tomka. — Jęk cichy: — Nie mów....

— Słuchaj, — przyszedłem od Tomka i przyniosłem Ci... ostatnie jego polecenie...

— Stef... — Uczułem jej głowę na mych kolanach, łzy i gorące usta na mych rękach. Usunąłem się prawie brutalnie i gdy uniosła swą śliczną twarz zalaną łzami, zbliżyłem się do niej tak, że miałem przed sobą tylko jej oczy pełne bólu i przerażenia.

— ... Jego ostatnie polecenie:... kazał Ci powiedzieć, że kochał Cię do ostatniej chwili, że kochał Cię jeszcze więcej niż przedtem, — Ciebie... o.... ty!

— Zacisnąłem zeby i zerwałem się z krzesła. — Chwyciła mię kurczowo za rękę. Twarz jej była blada i wyrażała taką mękę, że sprawiło mi to już trochę satysfakcji...

— A ty Stef... Co chcesz zrobić?...

Ja?... — Zabiłbym Cię z rozkoszą, gdyby mi było wolno... — Szarpnąłem się. Trzymała mnie swojemi drobnemi dłońmi za rękę tak silnie, że nie zdołałem jej wyrwać.

— Puść... odchodzę ...i wiedz, że odchodzę nie dlatego żeś mnie zdradzała, — odchodzę dlatego, żeś zabiła Tomka

— Stef nieprawda!.... nie zdradziłabym Cię nigdy! On mnie kochał...

— A Ty bawiłaś się nim — żegnaj.

— Stef... wróć, nieprawda, nie wierz, ja nie, on tylko, Stef... zlituj się, będziemy szczęśliwi, przecież... On już nie żyje.... Na widowni rozbłysły światła. Byłem im wdzięczny. Miałem wrażenie, że stałoby się coś strasznego. Oprzytomniałem i tylko jeszcze na korytarzu zdawało mi się, że wszystkie twarze są zamazane i podobne do siebie.

. . . .

Powoli, bardzo powoli, rozcinałem scyzorykiem brzeg koperty. Cóż ta kobieta mogła napisać na swoje usprawiedliwienie?... Bez pośpiechu, z jakąś niezwykłą dokładnością i spokojem zapalałem papierosa — Hm, list długi, — ano... zobaczymy:

— „Drogi mój, jedyny Stefku! — Nic chcę nic więcej, nie pragnę niczego, — chcę tylko, żebyć list ten przeczytał do końca... może zrozumiesz... Nie znałam długo uczucia miłości. Słyszałam o niej dużo, widziałam ją, — wiedziałam jak wygląda. Na ulicach, w tłumie wyczuwałam ją gdzieś blisko, w oczach zaciemnionych rondkami kapelusza przytulonej pary,— w kinie, teatrze, odczuwałam ją razem z przycichłym tłumem, wśród ludzi, którzy szukali jej w sztuce, obrazach i książkach, poezji i w słońcu, które dla niej świeci. Poznałam Ciebie. I zdziwiłam się. Więc to była ona? Ale przecież to wszystko co ludzie piszą, co mówią, to takie inne, takie blade!

Nie mówiłam Ci nigdy, jak Cię kocham. Poprostu czułam, że nie potrafiłabym Ci tego powiedzieć. Może mówiłam oczami, westchnieniem, które przerywało mi mowę i zasychało w gardle wraz ze słowem w ciszy, gdzie tylko serce łomotało tak silnie, że zdawało mi się, że widać jego bicie, jego każde drgnienie... Mówiłam Ci to drżeniem dłoni, całego ciała i niemocą, która otaczała mnie nagle i przychodziła niespodzianie wtedy, gdy chciałam być tak silną, żebyś uczuł, jak silnie Cię kocham. I wówczas wracała uparcie jedna myśl: — jesteś teraz przy mnie, — mam Cię, czuję Cię przy sobie i... nagle, — mogę Cię nie mieć, nie widzieć... nie widzieć więcej.... Przecież jesteś lotnikiem. Masz opinję jednego z najlepszych pilotów myśliwskich. Jesteś mistrzem akrobacji, mistrzem tych wszystkich młyńców, koziołków i sztuczek, które są najniebezpieczniejsze. Jesteś szermierzem... śmierci. To było, ponad moje siły. Wiedziałam równocześnie, jak ukochałeś lotnictwo, mówiłeś przecież tyle razy. Wiedziałam, że wolałbyś dla niego, stracić nawet mnie. Miałam rywalkę, — tę potęgę przeklętą, potęgę powietrza, przestrzeni, szybkości... Nadeszły zawody międzynarodowe. Konkurs akrobacji... — Znam Twoją ambicję. Byłam przekonana, że będziesz chciał dać wszystko ze siebie i zlękłam się, zlękłam się o Ciebie. Miałam przeczucia, sny.... Tomasz, — Twój przyjaciel, był świetnym pilotem, mówiono, że prawie dorównywa Tobie. Postanowiłam Ci odebrać Twoją rolę w tych zawodach i dać jemu. Byłam pewną siebie. Przecież jestem piękna. — Tylu szalało za mną... Tomasz był młody, zapalny, pełen uniesień. Poznałam go przypadkowo na lotnisku, gdzie przesiadywałam na werandzie cywilnego klubu, myśląc o Tobie, gdy Ty byłeś te dwa miesiące w Anglji. Miałam 60 dni czasu do dnia Twego powrotu, — do dnia zawodów. Dużo, — jak na to, by zawrócić głowę młodemu chłopcu. I stało się tak, jak myślałam: ubłagałam Cię, Tomek zastąpił Ciebie... uratowałam Ci życie, wiem o tem, bo przysięgnę, — słyszysz, — pewną jestem, że stałoby się z Tobą to samo... Śniłeś mi się tak strasznie, i zawsze z temi zawodami. — Powiesz — kobieca egzaltacja, — nie, Stef, — kobiece serce, kochające bez przytomności, bez zastanowienia, bez wiary... I teraz odtrącasz mnie... Stef, czy Ty nie czujesz mej męki? Czy nie przebaczysz mi, że kochałam Ciebie tak, że było mi wszystko poza Tobą obojętne? Czy wierzysz teraz?“ *Lidja*

Tyle i dość zarazem. Boże, — jak mnie łeb boli...

. . . .

— Czy dziwicie się teraz, pewnemu znanemu lotnikowi, który ze swą narzeczoną, wystartował na małej, słabej maszynie, by przelecieć ocean Atlantycki?... Gdzie zostali, — wiedzą tylko mewy i modre głębie....

. . . .

Dziwi się tylko papa, — strząsając popiół z cygara, składając gazetę, i mówiąc do rodzinki usadzonej dookoła stołu, po dobrej kolacji, w zacisznem, ciepłem mieszkaniu: — Co za głupia manja rekordów! I dlaczego tych dwoje warjatów, nie siedziało spokojnie za piecem, gdzie byłoby im dobrze. Tfy! — Wszystko dla sławy, dla mody, dla pieniędzy. — Gdzie te stare, romantyczne czasy? — Prawda Kundziu?

A kochana małżonka mówi: — Znałam wypadek, kiedy dwoje młodych, — Panie świeć... kochających się beznadziejnie, rzuciło się z wysokiej, wysokiej skały w przepaść, by zginąć we wspolnym uścisku.... — Andrzejku rozlejesz kawę, uważaj dziecinko... A dziś? — Jakież ideały? — Tylko ta..... manja rekordów.



Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej

CZŁONEK F. A. I.

WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE Nr. 11.

Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa.*

Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.

Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 5 (61)

16.III — 15.V.1932

Przyjęcie członków.

Przyjęty został do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członek zwyczajny: Mjr. Peter Franciszek — Warszawa.

Udział Polski w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystyczn.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej zgłosił udział w III Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych (Challenge de Tourisme International 1932), organizowanych przez Aeroklub Niemiecki w mies. sierpniu r. b.

Ekipa polska składać się będzie z 6 samolotów. Szczegółowa lista zgłoszonych samolotów jak i załóg podana zostanie w następnym biuletynie.

Rekordy światowe.

F. A. I. zatwierdziła następujące rekordy:

Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja) — Bossoutrot i Rossi na samolocie Bleriot 110 z silnikiem Hispano-Suiza 500 KM. — Oran, dn. 23-26 marca 1932 r. .... 10.601 km. 480 m.

KLASA C (Samoloty silnikowe).

Rekordy międzynarodowe.

Rekord odległości w obwodzie zamkniętym (Francja) — Bossoutrot i Rossi na samolocie Bleriot 110 z silnikiem Hispano-Suiza 500 KM. — Oran, dn. 23-26 marca 1932 r. .... 10.601 km. 480 m.

KLASA D (Samoloty bezsilnikowe).

Rekord długotrwałości (Stany Zjedn.) — Por. Williem A. Cocke Jr. na szybowcu Cocke „Nighthawk" — Honolulu, dn. 17-18 grudnia 1931 r. .... 21 godz. 34 min.

Przyznanie M. D. P.

Komisja Sportowa A. R. P. po zbadaniu przedłożonych dokumentów przyznała Międzynarodowy Dyplom Pilota Kategorji C (pilot samolotu):

Nr. 207. Szałowski Jerzy, ur. 8.VII.1908, m. ur. Lwów.

Nr. 208. Kulpiński Zdzisław ur. 13.IX.1908, m. ur. Kraków.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

(—) *Z. Piątkowski*

w z. Sekretarza Generalnego.



LIGA • OBRONY
POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

ZARZĄD GŁÓWNY

OTWARCIE I-go UNIFIKACYJNEGO KURSU INSPEKTORÓW OBRONY PRZECIWLOTNICZO-GAZOWEJ.

W dniu 9 b. m. odbyła się w Warszawie uroczystość otwarcia I-go Unifikacyjnego Kursu Obrony Przeciwlotniczo-gazowej dla instruktorów wojewódzkich L. O. P. P. Otwarcia kursu dokonał prezes Zarządu głównego dr. Z. Martynowicz. W uroczystości wzięli udział wiceprezes Rady Głów nej Ligi prof. dr. Huber, z Zarządu Głównego L. O. P. P. mjr. pil. Kretowicz, dyr. inż. E. Wawrzyniak, ze Sztabu Głównego mjr. dypl. Królikiewicz i z Wydz. Chem. M. S. Wojsk. por. Zieliński. z M. S. W. płk. Lubodziecki. Na kurs zjechało 30 delegatów z terenu całej R. P.

Kurs potrwa 10 tygodni i zorganizowany jest na koszt L. O. P. P.

REKLAMA L. O. P. P. W AUTOBUSACH

Dzięki poparciu zarządu głównego Związków Autobusowych R. P. zamieszczone będą w okresie „IX Tygodnia" we wszystkich autobusach na terenie Rzeczypospolitej plakaty propagandowe L.O.P.P.

Plakaty powyższe zostały wykonane w ilości 4000 egzemplarzy na koszt Zarządu Gł. L. O. P. P.

PROPAGANDA W SZKOLNICTWIE

Zarząd Gł. L.O.P.P. rozesłał do wszystkich autorów podręczników języka polskiego specjalne dodatki popularne z dziedziny lotnictwa i o. p. l. g. celem zamieszczenia tychże w powyższych podręcznikach i zapoznania młodzieży z akcją L. O. P. P.

Ponadto Zarząd Główny L. P. P. P. rozesłał do wszystkich szkół za pośrednictwem Komitetów Wojewódzkich wydawnictwo uzupełniające po 5 egzemplarzy, p. t.: „Krótkie wiadomości z lotnictwa, o. p. l. g. i szybownictwa" z przeznaczeniem dla klas wyższych i nauczycielstwa.

W przygotowaniu jest ekspedycja wskazówek dla prelegentów-nauczycieli.

WAGON OBRONY PRZECIWGAZOWEJ

Wagon o. p. g. Zarządu Głównego L. O. P. P. ukończył dostawę materjałów propagandowych na „IX Tydzień" dla komitetów i na miesiąc bieżący został skierowany na teren województwa tarnopolskiego.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

WALNE ZGROMADZENIE KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO L. O. P. P. W KRAKOWIE.

W sali konferencyjnej Województwa w Krakowie odbyło się w dniu 24 b. m. doroczne walne zgromadzenie Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie przy udziale 25 delegatów komitetów powiatowych, komitetu miejskiego krakowskiego, policji państwowej, dyrekcji Poczt, pracy i przedstawicieli władz. Zebranie zagaił wiceprezes gen. Łuczyński, wyrażając życzenie, aby zadania L. O. P. P. objęte programem prac, wymagające dzisiaj wielkich wysiłków i współpracy celem należytej koordynacji tejże placówki L. O. P. P. z organizacjami pokrewnemi pozwoliły postawić obronę Państwa w tejże dziedzinie na pierwszem miejscu i znalazły jak najdalej idące poparcie. Na przewodniczącego zebrania wybrano p. J. Góreckiego z Wadowic, na asesorów radcę Kózkę z Nowego Sącza i inż. Zielińskiego z Dybicy.

Ze sprawozdania zarządu wynika, że Komitet Wojewódzki L. O. P. P. pracował w r. 1931 b. intensywnie na terenie całego województwa przy b. przychylnem poparciu prasy, jednocząc 21.245 członków w województwie i 18.000 członków kolejarzy, razem 39.245 ludności popierającej 50-groszowemi składkami ważną dziedzinę obrony powietrznej i przeciwlotniczo-gazowej Państwa.

Wynik tej pracy to lotnisko w Nowym Targu i Mielcu i budujące się w Dębicy i Nowym Sączu. Znakowanie miejscowości dla lotnictwa, szkolenie instruktorów dla obrony gazowej i przeciwlotniczej, tworzenie drużyn odkażających i ratowniczych, zaopatrzenie w sprzęt obrony gazowej, popieranie twórczości lotniczej i sportu lotniczego, tak świetnie rozwijającego się w Krakowie. Mimo kryzysu ogólnego L. O. P. P. woj. krakowskiego, dzięki sprężystej gospodarce wiceprezesa J. Gregera i skarbnika dyr. Keslera stoi dziś na dobrych podstawach finansowych i może z otuchą patrzeć w przyszłość, która wymaga dalszych znacznych wydatków na lotnictwo i przeprowadzenie organizacji przeciwlotniczo-gazowej, zaopatrzenie całej ludności w potrzebny sprzęt obronny.

Gen. Łuczyński, w dłuższym referacie, przedstawił zebranym programowe prace, jakie prowadzi obecnie Komitet Wojew. w tak ważnych dziedzinach, które dzisiaj stanowią obrona przeciwlotnicza i gazowa i wytyczne, które muszą być przeprowadzone, przyczem podniósł, że pierwszy Kraków już w r. ub. zorganizował w Polsce kurs unitarny obrony przeciwlotniczo-gazowej, szkoląc kandydatów dla województwa krakowskiego, śląskiego i kieleckiego. Po przeprowadzonej dyskusji zebranie udzieliło absolutorjum ustępującemu zarządowi i wybrało go jednogłośnie w tym samym składzie na rok 1932: prezes — wojewoda dr. Kwaśniewski, wiceprezesi: gen. J. Łuczyński, prezes J. Greger, sekretarz — dr. K. Michalik, skarbnik — dr. M. Kesler i inni.

Z okazji mającego się odbyć IX Tygodnia L. O. P. P. w czasie od 5 do 12 czerwca b. r. zaapelował dr. Kesler do zebranych, aby komitety powiatowe wysiliły swoją propagandę w pierwszym rzędzie w kierunku powiększenia liczby członków w najszerszych kołach społeczeństwa a nadto dużą wagę przywiązywały do imprezy Tygodnia Lotniczego, który powinien dać w swym wyniku źródło zasilenia finansów L. O. P. P. dla wykonania ważnych programowych prac, które obecnie wykonane być nie mogą, ze względu na ciasnotę budżetu, podyktowaną nakazem ostrożności.

KURS INSTRUKTORÓW O. P. G. II. KAT. W KATOWICACH.

W dniu 14 kwietnia odbyło się w Katowicach uroczyste zakończenie kursu dla instruktorów o. p. g. II. kat.

Udział w kursie wzięło 29 uczestników z komitetów miejskich i powiatowych. Zadaniem instruktorów będzie uświadamianie ludności cywilnej w o. p. l. oraz organizowanie drużyn w terenie.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele Województwa, Wyższego Urzędu Górniczego, prasy i wykładowcy.

6 TYGODN. KURSY DLA LEKARZY.

Dyrekcja Kolei w Katowicach urządziła i przeprowadziła z inicjatywy Śląskiego Komitetu L. O. P. P. dwa sześciotygodniowe kursy dla lekarzy Województwa Śląskiego.

W kursach tych wzięło udział ogółem 156 lekarzy ze wszystkich stron Górnego Śląska.

W zakończeniu kursu wzięli udział: Dyr. Kolei Państw. inż. Niebieszczański,— imieniem Wojew. Śląskiego nacz. wydziału wojskowego dr. Robel, nacz. wydziału zdrowia dr. Sęczyk, nacz. wydziału personalnego Dyr. Kolei dr. Składziej oraz wykładowcy: kierownik kursu radca Lusiński, nacz. wydz. D. O. K. P. dr. Ciencia-ła i nacz. wydziału D. O. K. P. dr. Magiera, a ponadto 156 lekarzy powiatowych, samorządowych, prywatnych oraz specjalistów.

Tem samem zakończono I. cykl Kursów Obrony Przeciwgazowo-Lotniczej, których przeprowadziła Dyrekcja ogółem w latach 1929—1932 r. — 11, a to 3 kursa dla lekarzy Województwa Śląskiego oraz kolejowych, 5 kursów instruktorów Iszej klasy, 1 kurs pracown. kolej. członków K. P. W., oraz 2 kursy IIkl. dla osób z poza sfer kolejowych. — Razem na kursach tych przeszkolono 431 słuchaczy.

KOMITETY POWIATOWE

KURS INSTRUKTORÓW O. P. L. G. II KL. W GRUDZIĄDZU.

Celem obsadzenia instruktorów rejonowych II kl. w myśl planu o. p. g. został uruchomiony w Grudziądzu, w porozumieniu z Pomorskim Zw. Straży Pożarnych kurs instruktorów O. P. L. G. II kl. dla naczelników rejonowych straży pożarnych.

Na kurs ten zostali powołani naczelnicy rejonowi wzgl. osoby przewidziane na to stanowisko, z miejscowości ściśle określonych przez plan o. p. g. Zakwaterowanie i lokal dostarczył Zw. Pomorskich Straży Pożarnych. Wyżywienie i naukę Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Toruniu. Kurs został przeprowadzony według programu Zarządu Głównego L. O. P. P. z uwzględnieniem służby o. p. l.

Na kursie tym wykładało 8-miu wykładowców z Centrum Wyszkolenia, ze Szkoły bombardowania lotniczego, z garnizonu, dzięki przychylności komendanta garnizonu, gen. Rachmistruka.

Kurs ten ukończyło 30 absolwentów, uzyskując świadectwa kandydatów na instruktorów III kl. Po uzupełnieniu kartotek nowych kandydatów danemi, zostaną takowe nadesłane do inspektoratu głównego.

Z PRACY KOMITETU POWIATOWEGO L. O. P. P. W KIELCACH.

W dniu 9 kwietnia b. r. w sali rady miejskiej w Kielcach, pod przewodnictwem p. Paszewskiego i prezydjum w osobach pp.: sędziego Stajna, inż. Kuliczkowskiego, jako asesorów i p. Zarzyckiego, jako sekretarza, odbyło się zwyczajne sprawozdawcze ogólne zgromadzenie Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Kielcach z udziałem delegatów kół i zaproszonych gości.

Sprawozdanie zarządu z ogólnej działalności składał prezes Komitetu Powiatowego, który w ogólnych zarysach scharakteryzował pracę zarządu w kierunku organizacji społeczeństwa miejscowego pod sztandary Ligi, oraz przygotowaniem go do samoobrony na wypadek wojny.

Liczebność komitetu powoli ale stale powiększa się, co świadczy, że społeczeństwo nasze zaczyna rozumieć, że przygotowanie samoobrony jest koniecznością.

Zarząd komitetu już przy końcu roku 1931 organizował kursy obrony przeciwlotniczo-gazowej w szkołach i kurs podinstruktorów o. p. l. g., który ukończyło 26 osób.

Sprawozdanie kasowe składał skarbnik p. R. Krzyżanowski, który wykazał, że gospodarka ściśle prowadzoną była w granicach uchwalonego budżetu, stosując wydatki do otrzymywanych dochodów.

Ogólne wpływy wyniosły 16.408.85 zł. wydatki 2.672,20 zł., przekazano zaś do Komitetu Wojewódzkiego w Kielcach na ogólne cele L. O. P. P. 13.504.30 zł. Saldo na 1 stycznia 1932 r. wynosiło 232,35 zł.

Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej złożył p. Niklas, który w odczytanym protokóle podkreślił zgodność z rzeczywistością powyższych sum.

Na wniosek komisji rewizyjnej zgromadzenie udzieliło absolutorjum Zarządowi.

Przy uzupełniających wyborach do Zarządu zostali wybrani pp.: inż. Kuliczkowski, Krupski i ponownie p. Wieczorek jako członkowie, oraz pp.: Irena Górnisiewiczówna i Józef Kowalski, jako zastępcy.

Komisja rewizyjna nadal pozostała w dawnym składzie, t. j. p. prezes Makarewicz, p. Klamrzyński i p. Niklas.

W programie prac na r. 1932, który zreferował prezes komitetu p. Polit, przewidziana jest dalsza organizacja społeczeństwa w szeregi członków L. O. P. P., przygotowanie ludności do samoobrony w pierwszym rzędzie tę część jej, która jest już w organizacji.

W końcu referent apelował do zebranych, aby czynnie poparli poczynania za rządu, aby tym sposobem jak najwięcej zbliżyć się do realizacji celów L. O. P. P.

Pierwsze konstytucyjne posiedzenie zarządu odbyło się dnia 12 kwietnia, na którem zarząd ukonstytuował się jak następuje: prezes p. Polit (ponownie), wiceprezesi p. Słapczyński, p. inż. Kuliczkowski, skarbnik p. R. Krzyżanowski (ponownie), sekretarz p. Wieczorek (ponownie), członkowie pp.: insp. Rychter, Krupski, Irena Budyłkinówna, Irena Górnisiewiczówna i Kowalski.

Niewątpliwie społeczeństwo powiatu kieleckiego, a przykład temu dać winno m. Kielce, poprze wysiłki zarządu, tembardziej, że na ogólnem zgromadzeniu powzięto uchwałę, aby przy zapisywaniu się na członków nie pobierać wpisowego, a ograniczyć się do składek miesięcznych 50 groszy.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"



ZARZĄD: Warszawa, ul. Marszałkowska Nr. 138.

Telefon 547-60.

ROZKŁAD LOTÓW

Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	KIERUNEK	Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty
	9.15 o.	Warszawa	p. 12.25	
	11.05 p.	Bydgoszcz	o. 10.35	
	11.25 o.	Bydgoszcz	p. 10.15	
	12.40 p.	Gdańsk	o. 9.00	
	9.00 o.	Warszawa	p. 11.10	
	11.00 p.	Poznań	o. 9.00	
	9.30 o.	Warszawa	p. 10.30	
	11.30 p.	Katowice	o. 8.30	
8.30 o.		Warszawa		
10.20 p.		Kraków		
10.40 o.		Kraków		
11.20 p.		Katowice		
11.50 o.		Katowice		
13.35 p.		Brno		
14.00 o.		Brno		
15.00 p.		Wiedeń		
	8.45 o.	Warszawa	p. 11.15	
	11.15 p.	Lwów	o. 8.45	
8.30 o.		Lwów		p. 15.00
*11.00 p.		Czerniowce		o. 14.30*
*11.30 o.		Czerniowce		p. 14.00*
*14.10 p.		Galacz		o. 11.20*
*14.40 o.		Galacz		p. 10.50*
*16.00 p.		Bukareszt		o. 9.30*
	* 7.15 o.	Bukareszt	p. 15.15*	
	* 9.25 p.	Sofja	o. 13.05*	
	*10.10 o.	Sofja	p. 12.20*	
	*12.00 p.	Saloniki	o. 10.30*	

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW: o. — odlot. p. — przylot. * — czas wschodnio-europejski.

Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04